

UNIVERSITÉ D'ALGER
—••—
FACULTÉ DE DROIT
—••—

ANNÉE 1933

N° 2

Les Ports de la zone française DU MAROC



LEUR RÔLE ÉCONOMIQUE



THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue publiquement le 29 Mai 1933

PAR

EYQUEM, Jean

né le 14 Décembre 1884 à Carcans (Gironde)



JURY DE LA THÈSE :

MM. GAFFIOT.....	Président.
VIARD.....	} Suffragants.
BOUSQUET.....	



Ancienne Imprimerie
— V. HEINTZ —
41, Rue Mogador, 41
— ALGER —

UNIVERSITÉ D'ALGER

FACULTÉ DE DROIT

ANNÉE 1933

N° 2

Les Ports de la zone française DU MAROC

LEUR RÔLE ÉCONOMIQUE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue publiquement le 29 Mai 1933

PAR

EYQUEM, Jean

né le 14 Décembre 1884 à Carcans (Gironde)

JURY DE LA THÈSE :

MM. GAFFIOT.....	<i>Président.</i>
VIARD.....	} <i>Suffragants.</i>
BOUSQUET.....	



Ancienne Imprimerie
— V. HEINTZ —
41, Rue Mogador, 41
— ALGER —

UNIVERSITÉ D'ALGER

FACULTÉ DE DROIT

MM. THOMAS, ✱, I. ☉	Doyen, Professeur de Droit romain.
PELTIER, ✱, I. ☉	Professeur d'Histoire générale du Droit français.
MALLARMÉ, I. ☉	Professeur de Droit administratif, en conge.
MILLIOT, I. ☉	Professeur de Droit musulman.
BIENVENÜE, ☉	Professeur de Droit public, en mission.
CHAUVEAU	Professeur de Droit commercial.
GAFFIOT	Professeur d'Economie politique.
STÉFANI	Professeur de Droit civil.
FRÉJAVILLE	Professeur de Droit civil.
VIARD	Professeur de Pandectes.
BRETON	Professeur de Droit civil.
BERGER-VACHON	Professeur de Droit criminel.
CHARLIER	Agrégé.
Bousquet	Agrégé.
FAÛRE DE CÉRIS, I. ☉	Chargé des fonctions d'agrégé.
DELVOLÉ	Chargé des fonctions d'agrégé.
GÉRARD, I. ☉	Professeur honoraire.
TESTAUD, I. ☉	Professeur honoraire.

JURY DE LA THESE :

MM. GAFFIOT	Président.
VIARD	} Suffragants.
BOUSQUET	

NOTA. — La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

Le Maroc, situé à l'extrémité N.O. de l'Afrique, fait partie de cette unité géographique, la Berbérie, aux traits caractéristiques qui la distinguent nettement du reste du continent. D'après Augustin BERNARD, « d'un bout à l'autre de la Berbérie le pays et les hommes se ressemblent » (1). De Carthage aux Colonnes d'Hercule, ni la structure du sol, ni le relief, ni la végétation, ni les mœurs des habitants ne subissent de différences fondamentales. Ici et là, on retrouve à peu près les mêmes massifs montagneux, entrecoupés de couloirs, ou délimitant dans leur intervalle, des plaines suivies ou occupées tour à tour par les invasions barbares ou les armées civilisatrices.

Ainsi de tout temps, quand une forte domination a pris pied dans une partie de l'Afrique du Nord, elle s'est efforcée d'étendre son influence à l'ensemble. En dépit des événements qui ont partagé la Berbérie en trois contrées : Tunisie, Algérie, Maroc, son unité géographique reste évidente, et jamais l'on n'a pu tracer de limites certaines et stables entre ces pays.

I. — INDIVIDUALITÉ AU MAROC

S'il existe des différences entre le Maroc et le reste de l'Afrique du Nord, ces différences, « des nuances non des contrastes » (2), sont plutôt à l'avantage du Maroc.

Ce pays dont la superficie est évaluée à 450.000 km², a un développement de côtes de plus de 1.400 km., soit à peu près 3 mètres de côte par km² (3), proportion bien supérieure à celle de l'Algérie.

Il a jour sur deux mers ; la Méditerranée, mer civilisée, et l'Atlantique dont « l'haleine humide et adoucissante »

(1) A. BERNARD. — Le Maroc, p. 3.

(2) A. BERNARD. — Le Maroc, p. 5.

(3) HARDY-CÉLÉRIER. — Les grandes lignes de la géographie du Maroc, p. 3.

pénètre profondément à l'intérieur. Il paraît donc à première vue facilement accessible. Le Maroc a, en outre, deux Tells, avantage d'autant plus appréciable que de vastes plaines s'étendent en bordure de l'Océan Atlantique, et que les massifs très élevés du Maroc se couvrent en hiver de neiges abondantes dont la fonte alimente en été de véritables fleuves ; on n'en trouve nulle part de semblables dans l'Afrique du Nord.

Le système montagneux du Maroc, disposé en arc de cercle, faisant des plaines occidentales un immense cirque, attire à lui l'humidité maritime et garantit les régions septentrionales contre les influences dévastatrices du siroco. Enfin, le Maroc, qui s'étend entre le 28° et le 36° de latitude Nord, est, de toute la Berbérie, le plus rapproché des régions soudanaises, et il n'est séparé de l'Europe que par le détroit de Gibraltar dont la profondeur s'abaisse parfois à 300 mètres et la largeur se réduit à 13 km. entre Punta-Canales et Punta-Cires (4). Il sert de transition entre les deux continents et l'on a pu dire que l'Afrique commence aux Pyrénées.

Mais certains des avantages géographiques du Maroc se retournent contre lui. Il occupe sur la Méditerranée une position excentrique, il est à « l'extrême couchant », alors que notre civilisation gréco-latine née dans la Méditerranée Orientale s'est propagée tardivement vers l'Ouest. Son système montagneux et ses côtes tendent à l'isoler du reste du monde. Le Rif, aux pentes abruptes, le sépare de la Méditerranée ; le Grand Atlas et surtout le Moyen Atlas forment une barrière à peu près continue du côté de l'Algérie. La trouée de Taza fut longtemps un coupe-gorge plutôt qu'une voie communication et d'échange. Ses côtes atlantiques, rendues inhospitalières par une barre la plupart du temps infranchissable, formèrent jusqu'à ces derniers temps un obstacle très sérieux aux relations maritimes. Quant à l'Espagne, pays arriéré, longtemps à l'écart des grands mouvements de circulation, elle fut pour le Maroc bien plus une impasse qu'un trait-d'union.

Toutes ces défenses naturelles et les ressources variées du pays servirent admirablement la volonté d'isolement des Chérifs. Aussi, durant des siècles, le Maroc a pu se

(4) Aug. BERNARD. — Le Maroc, p. 3.

dispenser d'avoir des relations suivies avec le reste du monde et mérita souvent le qualificatif de « Chine de l'Occident ». Cependant, rarement au cours de l'histoire depuis l'antiquité, cet isolement a été complet.

II. — RELATIONS DU MAROC AVEC LE MONDE EXTÉRIEUR AU COURS DE L'HISTOIRE

1° *Depuis l'antiquité jusqu'en 1930.* — Il y a environ 3.000 ans les Phéniciens fondèrent des comptoirs commerciaux sur les côtes du Maroc. Ils y achetaient du bétail, des laines et des peaux, et y vendaient des étoffes, des poteries, des outils et des armes ; c'est par eux que le Maroc entre dans l'histoire. Les Carthaginois franchirent le détroit de Gibraltar et, au ^v^e siècle avant l'ère chrétienne, l'un d'eux, Hannon, longea la côte d'Afrique jusqu'au Sénégal (5). Ils signèrent des traités avec les chefs indigènes du Maroc et créèrent des comptoirs sur l'emplacement actuel des principaux ports du Nord : Russadir (Mélilla), Tingis (Tanger), Lixus (Larache), Sla (Salé), Anfa (Casablanca) (6). Mais leur domination ne semble pas avoir dépassé les régions côtières.

Les Romains, qui supplantèrent les Phéniciens vers le milieu de ⁱⁱⁱ^e siècle avant l'ère chrétienne, se contentèrent au début, comme eux, de conclure des traités de commerce.

Mais plus tard pour mieux asseoir leur influence mal supportée par les Berbères, ils durent faire du Maroc une véritable colonie, la Maurétanie Tingitane avec Tingis (Tanger) comme capitale. Ils fondèrent des établissements maritimes à Tingis, à Lixus, à Thamusida sur le Sebou, et à Sala Colonia sur le Bou-Regreg. Leur occupation ne semble guère avoir dépassé, au Sud, l'embouchure du Bou-Regreg qu'une ligne de postes reliait au Zerhoun. Bien que leurs armées aient traversé l'Atlas et atteint le Ger (Guir) en suivant, suppose-t-on, la route naturelle de Meknès à la Haute-Moulouya (7), les massifs montagneux échappèrent à leur influence, et il est probable qu'ils n'utilisèrent

(5) HARDY-AURÈS. — Les grandes étapes de l'histoire du Maroc, p. 19.

(6) VICTOR PIQUET. — Le Maroc, p. 115.

(7) VICTOR PIQUET. — Le Maroc, p. 121.

pas la trouée de Taza pour communiquer avec leur colonie voisine, la Maurétanie Césarienne (Oranie).

Ils exportaient en Europe du blé, de l'huile, des bois, des cuirs, des bêtes fauves pour les jeux du cirque, et des esclaves (8). Mais à l'encontre de ce qui eut lieu pour la plupart de leurs colonies, et bien que certaines villes, comme Volubilis, se soient construites à l'imitation des cités romaines, le Maroc ne fut jamais « romanisé ». L'occupation romaine fortement ébranlée par les invasions vandales se limita sous l'empire byzantin, à Tingis et à Septa (Ceuta) (9).

Vers le ^{xii}^e siècle toute influence européenne avait à peu près disparu dans la Maurétanie Tingitane ; et la place était libre pour les nouveaux conquérants : les Arabes.

Les relations commerciales, qui ne furent jamais complètement interrompues entre la rive chrétienne et la rive musulmane de la Méditerranée, se sont particulièrement développées sous les dynasties berbères. Au ^{xi}^e siècle et au début du ^{xii}^e, en plus de Marseille qui fut toujours sans doute en relations avec les ports du Moghreb, les villes du Midi de la France, Pise, Venise, Florence, Gênes, signèrent des traités avec les Sultans. Sous les Almohades, d'une grande tolérance à l'égard des chrétiens, les rapports commerciaux deviennent très actifs. Dans un traité conclu en 1186 entre les Almohades et les Pisans, ces derniers s'interdisaient tout acte de piraterie vis-à-vis des Marocains, et en retour l'Emir leur promettait la liberté des personnes et des transactions moyennant le paiement d'un droit de 10 % sur les marchandises vendues. Ce traité contient le germe des droits de douane (10). Les relations commerciales des Provençaux, des Pisans et des Gênois, toujours actives au ^{xiii}^e siècle, marquent un accroissement au ^{xiv}^e siècle sous les Mérinides. Mais ces opérations se concentrent surtout dans les villes maritimes du Nord à Arcudia (probablement Alhucemas), Badis (Penon de Velez), Ceuta, Tanger, Arzila et Larache, où il y avait des douanes arabes. On ne commença guère à fréquenter les ports de l'Atlantique qu'au ^{xv}^e siècle. Les marchandises étaient débarquées, transportées à la douane, où elles étaient ins-

(8) HARDY et AURÈS. — Les grandes étapes de l'histoire du Maroc, p. 21.

(9) Victor PIQUET. — Le Maroc, p. 127.

(10) Victor PIQUET. — Le Maroc, p. 155.

crites au nom des propriétaires, et vendues à l'encan ou à l'amiable. Les droits perçus étaient de 10 % à l'importation et de 5 % à l'exportation avec des droits additionnels prévus par les traités ou les usages (droits d'écrivain, d'interprète, d'aconage, de pesage et de magasinage) (11).

Les traités conclus, jusqu'à la fin du ^{xv}e siècle à l'avènement des Chérifs, établissent les conditions essentielles des rapports commerciaux. Ils spécifient les droits de douane et autres, stipulent les garanties accordées, fixent les statuts des chrétiens et même, plus tard, de leurs employés. Simples conventions verbales au début, appuyées bientôt par des lettres remises au plénipotentiaire, ces conventions deviennent plus tard de véritables traités bilatéraux relevant de la juridiction des Consuls (12).

Durant toute cette période, les principaux articles d'importation sont : les bois, les métaux, cuivre, étain, or et argent, les bijoux, les armes, la quincaillerie, la mercerie, les tissus et draps, les céréales, les épices, les parfums, les vins de France et d'Espagne, les agrès de navires, les verres de Venise ; tandis que l'on exporte des esclaves, des cuirs marocains, des peaux brutes ou préparées à l'écorce de tan, des substances tinctoriales, du sel, du sucre, de la cire, des céréales, des fruits (dattes, amandes), des tapis, des laines, du coton, du plomb, de la poudre d'or, des plumes d'autruches et du corail (13). Cette liste montre que le coton et la canne à sucre étaient alors cultivés au Maroc.

Vers la fin du ^{xv}e siècle, la piraterie et le brigandage rendent le commerce régulier impossible avec le Moghreb. Et aux conventions et traités librement consentis, il faut substituer l'emploi de la force qui va se manifester par l'occupation des ports, des points stratégiques, la construction de bordjs et de nouvelles installations maritimes.

Ce sera surtout l'œuvre des Portugais et des Espagnols qui interviennent, au début, en vue de réprimer les actes de brigandage des Berbères, en poursuivant les pirates jusque chez eux.

a) *Les établissements portugais et espagnols.* — L'action portugaise, commencée par l'occupation de Ceuta en 1415, suivie d'une attaque infructueuse de Tanger en 1437, ne se

(11) Aug. BERNARD. — *Le Maroc*, p. 284.

(12) Aug. BERNARD. — *Le Maroc*, p. 283.

(13) Aug. BERNARD. — *Le Maroc*, p. 285.

développa sérieusement que vingt ans après la prise de Ksar-El-Séghir sur le détroit de Gibraltar (1458), d'Anfa (1464), d'Arzila et de Tanger (1471). Descendant plus au Sud, au début du xvr^e siècle, les Portugais fondèrent Mazagan, Santa-Cruz du Cap d'Aguer (Agadir) et s'emparèrent de Safi et d'Azemmour. Non contents d'occuper les villes de la côte, ils firent des expéditions à l'intérieur, dans les Doukkala, le Haouz, jusqu'à Marrakech ; ils firent administrer les populations par des Caïds qui levaient pour eux des contingents. Leur langue paraît s'être assez répandue sur la côte. Leurs constructions sorties de terre comme par enchantement étonnaient les Arabes. On retrouve encore en de nombreux points les traces de leurs travaux. Mais si les Portugais témoignèrent d'une certaine habileté dans leur installation, ils s'occupèrent uniquement d'exploiter le pays, et ne se firent pas faute de le piller.

Les Espagnols, que leurs premières victoires sur les Musulmans à la fin du xiii^e siècle amenèrent sur les côtes du Maroc, s'emparèrent de Safi en 1263, et près d'un siècle et demi plus tard, en 1402, Jean de Bethencourt reconnut les Canaries et en fit hommage au Roi d'Espagne, tandis qu'un de ses successeurs fondait entre le Cap Noun et le Cap Bojador, l'établissement de Santa-Cruz de Mar Pequena. Par suite d'un accord intervenu avec le Portugal, l'action de l'Espagne devait surtout s'exercer sur les côtes de la Méditerranée. Elle occupa Mèlilla (1496) et le Penón de Velez (1508). Mais trop absorbée en Europe, elle ne put s'établir sérieusement en Afrique ; et à l'encontre du Portugal, elle ne tira pas de profits commerciaux des pays occupés.

Les dominations portugaises et espagnoles semblent avoir atteint leur apogée vers 1540. En prêchant et organisant la guerre sainte contre les Chrétiens, les Chérifs Saâdiens devaient en quelques années leur enlever leurs plus belles positions ; Santa-Cruz d'Aguer est prise en 1541 ; les Portugais découragés évacuèrent Safi et Azemmour l'année suivante, et ne conservèrent que Mazagan qui leur fut enlevé en 1769. L'Espagne ne tint que quelques points de la côte : Mèlilla, Ceuta, le Penón de Velez et Alhucemas. Tanger passé aux Anglais, fut repris par Moulay Ismaël en 1683. Ce sultan enleva aussi, en 1681, aux Espagnols, Mèhédyà qu'ils occupaient depuis 1617.

Vers la fin du xviii^e siècle, après avoir renoncé à conquérir le Maroc, l'Espagne et le Portugal signèrent avec lui des conventions. Ces traités furent obtenus d'autant plus facilement que les Sultans ne pouvaient plus percevoir les 10 % sur les prises des pirates (14). Aux xvii^e et xviii^e siècles, les corsaires avaient repris leur audace ; Salé leur principal repaire, s'était même rendue indépendante et refusait de verser aux Sultans les droits sur les prises. Ceux-ci se décidèrent à encourager à nouveau le commerce avec les Européens, en vue de se procurer des ressources budgétaires. L'un d'eux, Si Mohamed, construisit Casa-blanca sur les ruines d'Anfa, et au Sud Mogador dont il fit une sorte de port franc.

Le traité de 1767 complété par celui de 1799 qui régit longtemps les relations commerciales de l'Espagne avec le Maroc, reconnaît l'existence des Présides, la liberté de commerce et de séjour pour les chrétiens devenus justiciables des consuls dont il prévoit la création (15).

b) *Relations avec la France.* — Les relations politiques et commerciales de la France avec le Maroc qui remontent, dans le lointain Moyen Age, aux négociants provençaux et languedociens, vont se renouer au xvi^e siècle. Sous François 1^{er}, allié des Turcs, Pison conclut avec le Sultan l'accord de 1533, qui autorisait les navires français à aborder les ports marocains. En 1577, la France obtint la nomination d'un Consul. Peu après, en 1601, Henri IV envoya une ambassade à Fès pour développer les relations entre les deux pays. A peu près à la même époque, les Anglais et les Hollandais firent leur apparition au Maroc. Le Chevalier de Razilly, délégué à plusieurs reprises par Richelieu pour nouer des relations plus étroites avec les Chérifs, bloqua même Salé avec plusieurs navires ; il voulait pendre pied sérieusement sur le littoral et songea à occuper Mogador.

Le traité de 1631 assurait à la France la liberté des relations commerciales et l'autorisait à entretenir des Consuls au Maroc.

Louis XIV, qui mena une lutte énergique contre les corsaires, ne négligea pas le Maroc. A la suite du bombar-

(14) Aug. BERNARD. — Le Maroc, p. 292.

(15) Aug. BERNARD. — Le Maroc, p. 291.

dement de Salé, il obtint le traité de 1682 qui stipulait la neutralité du Sultan dans sa lutte engagée contre les Barbaresques, garantissait la liberté de la navigation et du trafic à tous nos nationaux, et nous autorisait à entretenir plusieurs Consuls. En 1699, Moulay Ismaël envoya à la Cour de Louis XIV, un nouvel ambassadeur, le Caïd de Salé, qui demanda pour son maître la main de la princesse de Conti.

Bien qu'aucun autre traité ne fut conclu, les relations commerciales s'accrochèrent.

En 1684 deux Consuls furent nommés à Salé et à Tétouan. La France dont l'influence était nettement prépondérante à la fin du XVII^e siècle, fournissait au Maroc des draps, cotons, velours et toiles pour plus de 200,000 livres par an. Elle y achetait des cuirs, des laines, des plumes d'autruches, de la cire, des dattes, des amandes. Les marchandises débarquées dans les ports étaient vendues aux Juifs et aux Maures qui les expédiaient sur les villes entrepôts de l'intérieur : Maroc (Marrakech), Méquinez (Meknès), Fez et Taroudant. Certaines gagnaient même le Soudan et Tombouctou. Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, l'influence française déclina au profit de l'influence anglaise, et Gibraltar devint le grand entrepôt des marchandises anglaises. Les Anglais et les Hollandais accaparèrent presque tout le commerce de Salé, de Safi et de Sainte-Croix ; Marseille garda cependant le trafic des laines (16).

Sous Choiseul, notre influence se releva, sans toutefois prédominer comme au siècle précédent. En 1765 une flotte française bombarde Salé et Larache, et le traité conclu en 1767 qui reproduisait les clauses relatives au commerce et à la navigation de celui de 1682, garantissait à la France au point de vue douanier le traitement de la nation la plus favorisée, et assurait à nos Consuls le pas sur ceux des autres nations. Ce traité prévoit encore que les indigènes employés comme interprètes ou courtiers par les Consuls ou commerçants français, sont soustraits à la juridiction locale et au paiement des charges personnelles. C'est la première fois qu'apparaît le droit de protection à

(16) Aug. BERNARD. — Le Maroc, p. 298.

l'égard des sujets marocains (17). Cependant ce traité n'eut pas pour notre commerce de fameux résultats, les relations étant entravées par l'anarchie, l'élévation des droits et l'interdiction du commerce des blés. A la fin du XVIII^e siècle, le commerce français avec le Maroc s'élevait à 400.000 livres pour les importations et oscillait entre 600.000 et 1.200.000 livres aux exportations représentées principalement par les huiles destinées aux savonneries de Marseille.

Durant la Révolution et l'Empire, le seul fait saillant dans nos relations avec le Maroc fut le transfert de notre Consulat de Salé à Tanger, dans le but de mieux surveiller les Anglais et les Espagnols. En 1824 et 1825, des accords furent signés sur des bases analogues à celles des traités précédents.

2^o *Relations extérieures du Maroc après 1830.* — La prise d'Alger en 1830 marque le point de départ d'une ère nouvelle dans l'histoire de l'Afrique du Nord. Notre installation définitive en Algérie devait fatalement modifier nos rapports avec le Maroc. L'existence d'une frontière entre ces deux parties de la Berbérie devait amener de multiples incidents et nous obliger à de fréquentes interventions.

L'appui accordé par le Sultan à Abd-El-Kader déclancha, dans l'Oriental, notre action qui aboutit à la victoire d'Isly et provoqua le bombardement de Mogador par par l'Amiral de Joinville. Le Sultan effrayé s'empressa de signer la convention du 10 septembre 1844, où il s'engageait à ne plus soutenir Abd-El-Kader, acceptait le principe d'une fixation de frontières et nous accordait le traitement de la nation la plus favorisée (18). L'Angleterre nous empêcha de tirer parti de cette victoire. Elle profitera désormais de tous les incidents pour intervenir dans la politique marocaine. Par le traité de 1856 signé par le Sultan, elle obtint des facilités commerciales sérieuses, et ce traité posait à la fois, le principe de l'égalité économique et celui de la liberté des transactions commerciales au Maroc (19).

L'Espagne, à la suite d'interventions pour protéger ses

(17) Aug. BERNARD. — Le Maroc, p. 299.

(18) PIQUET. — Le Maroc, p. 178.

(19) PIQUET. — Le Maroc, p. 178.

Présides, pénétra à l'intérieur jusqu'à Tétouan, mais dut également par suite de l'intervention de l'Angleterre, arrêter son action et se contenter, au traité de 1860, d'une indemnité de guerre, d'une extension du territoire de Ceuta, et du droit de réoccuper son ancienne colonie, Santa-Cruz de Mar Pequena. L'accord commercial de 1861 qui suivit, confirmait et étendait le régime de protection, reconnaissait à l'Espagne les avantages de la nation la plus favorisée et la faculté d'acquérir des propriétés au Maroc.

Par l'accord intervenu en 1863, la France obtenait l'extension du droit de protection aux indigènes employés dans les exploitations rurales françaises. Ce droit de protection combattu par l'Angleterre, fut le prétexte de la Conférence de Madrid en 1880 qui, réunie à l'instigation de l'Espagne, aboutit à la Convention du 3 juillet 1880. Cette Convention réglementait le droit de protection, l'acquisition de la propriété immobilière, le paiement des impôts agricoles, la naturalisation étrangère des sujets marocains, et reconnaissait à tous les Etats représentés à la Conférence, le droit de la nation la plus favorisée en matière de protection. La Convention de Madrid marque le début de l'internationalisation du Maroc. Quelques années après, l'Allemagne qui, jalouse de l'influence anglaise, avait appuyé l'action de la France à la Conférence de Madrid, et déclaré n'avoir pas d'intérêts au Maroc, commençait à travailler dans ce pays, et en 1890 le Comte de Tattenbach signait le traité de commerce le plus complet qu'ait jamais conclu le Maghzen. Ce traité fixait à 10 % *ad valorem*, les droits d'importation, établissait des droits de sortie, autorisait l'exportation des céréales et devenait la base du tarif général marocain.

Durant tout le xix^e siècle, l'influence de l'Angleterre appuyée sur le prestige de sa puissance maritime, a dominé dans les conseils du Sultan. C'est elle qui arrêta la France en 1844 et l'Espagne en 1860. Mais néanmoins, elle ne parvint jamais à faire accepter son Protectorat ; et grâce à l'habile politique de bascule de Moulay-el-Hassane (1873-1894), le Maroc vivait à la fin du xix^e siècle « plus fermé

presque, à l'influence européenne qu'il ne l'était au XVIII^e siècle ou à l'époque des Almohades » (20).

L'avènement d'Abd-El-Aziz, non préparé à sa tâche, et peu enclin au respect des traditions, d'un goût démesuré pour les inventions modernes, et qui, « ouvrit toutes grandes les portes de son palais à des aventuriers européens » (21), marque le début d'une nouvelle ère d'anarchie qui ouvre la crise marocaine. La France, qui a eu jusqu'alors les yeux fixés sur la frontière Algéro-Marocaine, et dominée par le désir de n'entretenir avec les Sultans que des relations pacifiques, va modifier sensiblement l'orientation de son action. Delcassé songe le premier à donner ce pays à la France. Et, tandis qu'en vertu des accords de 1901 et 1902 nous poursuivons notre politique de pacification dans la région des Confins, par une série de négociations, notre diplomatie va obtenir la reconnaissance de la prépondérance française au Maroc. Par un accord de 1900 ratifié en 1902, nous obtenons le désintéressement de l'Italie en lui laissant sa liberté d'action en Tripolitaine. En 1902, nous proposons à l'Espagne, comme prix de ses droits historiques, toute la partie septentrionale du Maroc jusqu'au Sebou. Fort heureusement cet arrangement ne fut pas conclu ; et à la suite de nouvelles négociations, la déclaration du 3 octobre 1904 lui accordait une zone d'influence un peu plus grande que ce qui constitue aujourd'hui le Maroc espagnol.

En 1904, l'Angleterre reconnaissait notre liberté d'action au Maroc en échange du renoncement à tous nos droits sur l'Égypte et sur Terre-Neuve. Quant à l'Allemagne qui ne demandait au Maroc que la sauvegarde de ses intérêts économiques plutôt favorisés par notre intervention, on ne lui proposa rien.

Vers 1904, notre prépondérance était reconnue par les principales puissances européennes, et nous pouvions considérer la question marocaine comme liquidée, lorsque subitement elle fut ramenée sur le tapis par l'intervention de l'Allemagne et le débarquement de Guillaume II à Tanger le 30 mars 1905. Après des négociations particulières avec l'Allemagne, s'ouvrit la Conférence d'Algésiras

(20) Aug. BERNARD. — Le Maroc, p. 316-317.

(21) G. HARDY. — Histoire de la colonisation, p. 274.

dont les travaux se résument dans le fameux acte d'Algésiras (1906). Cet acte pose le principe de l'indépendance du Sultan et de l'intégrité de son Empire, celui de la liberté et de l'égalité économique pour toutes les puissances, et accroît l'internationalisation du Maroc sérieusement amorcée à la Conférence de Madrid. Il reconnaît, il est vrai, l'utilité de réformes de police et de réformes financières, mais sous le contrôle de toutes les puissances. La France était seulement chargée de certaines mesures d'exécution et de fournir les instructeurs pour l'organisation de la police. Cette Conférence nous fait perdre le terrain gagné en 1901. Nous avons seulement évité le partage du Maroc et l'institution d'organismes internationaux. On a pu dire avec raison que l'acte d'Algésiras, était non pas une solution, mais un ajournement de la question marocaine. Il devenait cependant évident que, seule, la France, s'appuyant sur une base solide, l'Algérie, et une longue expérience de la politique africaine, avait l'autorité et l'esprit de suite indispensables pour mener à bien l'œuvre de pacification et de réorganisation du Maroc.

Les désordres qui se succédèrent, les actes d'hostilité, les attentats, les violations de frontières, rendirent bientôt nécessaire une intervention plus énergique de nos troupes. L'occupation d'Oudjda, en 1907, fut suivie des opérations du Général Lyautey chez les Beni-Snassen, et d'opérations sur le Haut-Guir en 1908. Dès 1910, grâce à l'action énergique du Général Lyautey et à la mise en action du plan d'organisation, le Maroc Oriental fut soumis à notre influence jusqu'au voisinage de la Moulouya, et l'occupation de Taourit nous permit de surveiller les routes en direction de Debdou, Mélilla et Taza.

Dans l'Occidental, le 30 juillet 1907, à la suite de l'assassinat des ouvriers européens travaillant au port, un détachement de marins débarque à Casablanca, suivi bientôt d'un corps expéditionnaire qui, sous les ordres du Général Drude, a pour mission de refouler les assauts des tribus. Cinq mois après, le Général d'Amade entreprend une campagne active, et en trois mois se rend maître de la Chaouïa. Son successeur, le Général Moinier, fait même une incursion dans le Tadla. Comme dans l'Oriental, dès le calme

rétabli, et suivant l'exemple des légions romaines, nos troupes entreprennent des travaux utiles.

Mais malgré ses succès militaires, la France, fidèle à son programme de pénétration pacifique, se proposait d'évacuer le Maroc dès que le Sultan aurait constitué des forces de police suffisantes pour maintenir l'ordre. Elle garda une neutralité absolue dans le débat relatif au choix du Sultan et reconnut sans difficulté Moulay-Hafid qui l'emporta sur son frère Abd-El-Aziz. En 1911, le Général Moинier, appelé par le Sultan assiégé dans Fès, occupa Meknès, établit des postes chez les Zemmours et les Zaërs et dégagea la capitale. L'Allemagne qui n'avait cessé de créer des difficultés à la France depuis Algésiras considéra « la marche sur Fès comme une mainmise des Français sur le Maroc, et en manière de protestation envoya un vaisseau de guerre devant Agadir (1911) » (22).

De longues et laborieuses négociations aboutirent à la Convention franco-allemande du 9 novembre 1911, où, en échange de compensations coloniales importantes, l'Allemagne reconnut à la France le droit de prêter son assistance au Maroc pour des réformes intérieures, de l'occuper militairement et d'être l'intermédiaire entre le Gouvernement du Maroc et les autres puissances. Quant à l'Espagne, elle devait bénéficier d'un régime analogue dans sa zone et consentait en échange à une rectification de frontières, avantageuse à la France.

La Convention de Fès du 30 mars 1912, inspirée des Conventions franco-tunisiennes de 1881-1883, établit le Protectorat français au Maroc et fait du Résident Général, le seul intermédiaire du Sultan auprès des puissances étrangères. Après de laborieuses négociations, en vue d'adapter au nouvel état de choses la Convention de 1904, la France et l'Espagne signèrent le 27 novembre 1912 une convention qui précise les rapports des deux nations au sujet du Maroc, et indique les frontières de chaque zone. L'établissement du Protectorat fut le prétexte à Fès, ville « mystérieuse » et « frondeuse », d'une des crises les plus graves de l'histoire marocaine. La véritable cause de ce soulèvement fut la faiblesse avec laquelle nous avions

(22) G. HARDY. — Histoire de la colonisation française, p. 286.

inauguré l'établissement du Protectorat et l'absence d'unité dans notre action politique et militaire (23).

La conception d'une armée marocaine instruite par des officiers français, longtemps préconisée, aboutit en définitive au massacre de nos officiers, le 17 avril 1912, par les tabors chérifiens, auxquels s'associa la population de Fès. Il fallait donc renoncer à l'idée de « prendre le Maroc avec les Marocains ». C'est à ce moment même, où le pays était en proie à l'une de ses plus fortes crises périodiques de fanatisme religieux et xénophobe que par décret du 28 avril 1912, le Général Lyautey, nommé Résident Général, était appelé, selon sa propre expression, à prendre le commandement « d'un navire en perdition ». Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de retracer les opérations, les faits d'armes accomplis par nos troupes sous la direction de ce grand chef doublé d'un grand organisateur. Notons simplement qu'en août 1914, à la déclaration de guerre, nos troupes avaient atteint à peu près les limites de ce qu'il est convenu d'appeler le « Maroc Utile » et, grâce à l'occupation de Taza en mai 1914, la jonction était faite entre l'Oriental et l'Occidental.

Durant la grande guerre, en dépit de l'ordre reçu de se replier sur la côte, et malgré la réduction de ses effectifs, le Général Lyautey parvint à maintenir nos positions, et même à les renforcer sur certains points. Il poursuivit aussi sans arrêt, la réalisation de son programme de mise en valeur et d'équipement des régions occupées.

La guerre à peine terminée, nos troupes reprennent, ici, l'œuvre de pacification ; la sécurité du Maroc, un moment menacée en 1925, par l'offensive imprévue d'Abd-El-Krim, « nouveau rogui », encouragé par le repli précipité de nos voisins et l'arrivée tardive des renforts de la Métropole, fut rapidement raffermie. La dissidence qui n'a cessé de reculer depuis lors, est actuellement assaillie dans ces derniers retranchements.

La prospérité, les facultés de production et d'absorption du pays n'ont cessé de croître au fur et à mesure que s'étendait la pacification, et trouvent leur plus belle expression dans l'évolution rapide du mouvement commercial et maritime du Maroc français.

(23) Aug. BERNARD. — Le Maroc, p. 361-362.

III. — LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS — LEUR CARACTÈRE INTERNATIONAL

Jusqu'à l'établissement du Protectorat français, le commerce extérieur marocain était bien peu important, eu égard à l'étendue et aux ressources latentes de ce pays. D'après M. Vidalenc, le commerce maritime du Maroc entier peut être évalué à 78 millions de francs en 1899, 91 en 1902, 95 en 1908, et 178 en 1911 (1). La situation politique et économique du pays, l'absence d'artères de communication et les prohibitions édictées par les Sultans expliquent suffisamment cette stagnation.

Aussi l'ouverture du Maroc aux relations européennes ne devait pas manquer de provoquer, à partir de 1911, un accroissement très rapide du trafic que révèlent les statistiques. Le commerce extérieur de la zone française s'élève à 222 millions de francs en 1913 (2), à 286 millions en 1917 (3) (dont 70 % avec la France) et 1.269 millions en 1920, et atteint son point culminant, 3.780 millions en 1929; il redescend en 1931 à 2.836 millions, somme inférieure à la moyenne des cinq années précédentes (3.007 millions). Il faudrait bien entendu faire subir une correction à la valeur des échanges depuis 1920, pour tenir compte des perturbations monétaires et de la dévaluation du franc. Mais le tonnage des marchandises qui n'est pas soumis à ces fluctuations, n'a cessé lui aussi de progresser et est passé de 368.591 tonnes en 1912 à 802.981 tonnes en 1921 : 1.836.000 tonnes en 1926 et a atteint son maximum, 3.336.500 tonnes en 1929, pour redescendre à 2.817.673 tonnes en 1931 ; ce chiffre qui accuse un diminution de 16,85 % sur l'année précédente, reste supérieur à la moyenne des cinq années précédentes (2.652.300 tonnes).

Dans le commerce total de la France avec ses colonies et pays de Protectorat qui s'est élevé en 1930 à 15.176 millions de francs, le Maroc figure pour 1.598 millions, et occupe le quatrième rang venant après l'Algérie, la Tunisie, l'Indochine. Mais, pour les exportations de la France au Maroc, il occupe le deuxième rang avec 1.319 millions (4),

(1) VIDALENC. — Le port de Casablanca, p. 124.

(2) Aug. BERNARD. — Le Maroc, p. 474.

(3) J. GOULVEN. — Le Maroc. — Les ressources de ses régions, p. 239.

(4) Rapport sur la navigation et le mouvement commercial en 1930, p. 29.

et seulement le cinquième avec 279 millions comme fournisseur de la France. Dans le commerce extérieur de l'Afrique française du Nord qui a atteint, en 1931, 14.943.000.000 (5), en diminution de 7 % sur 1930 et de 11 % sur 1929, le Maroc représente 19 %. Mais la diminution de son trafic par rapport à 1929 de 24 %, beaucoup plus forte que celle de l'ensemble de l'Afrique française du Nord, montre que le Maroc a été plus touché que l'Algérie et la Tunisie par la crise économique.

Le mouvement commercial de notre zone présente en valeur un excédent considérable des importations sur les exportations, excédent qui n'a cessé de croître jusqu'en 1930. Il est de 43 millions de francs-or en 1912, 154 en 1917 (6), 626 en 1925, 1.189 en 1930 et 1.134 millions en 1931. Pour les cinq dernières années, cet excédent est de 5.791 millions. La balance commerciale du Maroc est donc nettement déficitaire, et depuis le début du Protectorat les entrées ont de tout temps dépassé les sorties. S'il n'y a pas lieu de s'en effrayer outre mesure, étant donné que nous sommes encore ici dans une phase d'équipement, il devient cependant nécessaire de s'en préoccuper sérieusement, d'encourager la production des marchandises de consommation intérieure et d'exportation susceptibles de contribuer rapidement au redressement de cette situation.

Les importations intéressent à la fois la consommation indigène et la consommation européenne. Elles peuvent se répartir en un certain nombre de catégories : produits alimentaires, (viande, produits laitiers, farineux, huile, denrées coloniales, boissons, etc...) ; matériaux de construction, (bois, fers, chaux, ciments, combustibles et carburants) ; articles d'outillage économique, (machines, ouvrages en métaux, en bois, automobiles) ; articles d'usage domestique et autres fabrications, (savons, bougies, allumettes, tissus, fils, vêtements, etc...).

La valeur de quelques-uns de ces produits, les détache nettement de l'ensemble des entrées. Ce sont, d'après les statistiques de 1929 : les cotonnades (380 millions), les sucres (301 millions), le matériel automobile (207 millions), les machines diverses (156 millions), les thés (112 millions),

(5) Marine marchande, 15 septembre 1932, p. 1.768.

(6) J. GOULVEN. — Le Maroc. — Les ressources de ses régions, p. 239.

les carburants (135 millions), les ouvrages métalliques (125 millions), les matériaux de construction (bois, fers, chaux ciments, plâtres) (121 millions). L'augmentation des importations de 547 millions de francs sur 1928 s'explique à la fois par les travaux d'équipement économique du Maroc et par les conditions d'amélioration de l'existence de l'autochtone, car on constate une progression assez sérieuse sur les articles de consommation indigène (sucre, thé, cotonnades). Si de 1929 à 1931, la valeur des importations a baissé de 172 millions, cela tient moins à la diminution des facultés d'absorption et au ralentissement du développement économique du pays, qu'à la baisse des prix.

Les exportations sont constituées presque en totalité par les phosphates, les produits d'agriculture et d'élevage.

Les sorties des phosphates n'ont cessé de progresser jusqu'en 1930, date à laquelle elles ont atteint leur maximum avec 1.772.000 tonnes valant 247.450.000 francs, pour redescendre, il est vrai, à 965.000 tonnes en 1931. Leur intérêt vient à la fois de leur nouveauté et de ce qu'ils sont un élément sérieux de régularisation des exportations qui, auparavant, constituées presque entièrement par des produits de l'agriculture et de l'élevage, étaient soumises à de fortes fluctuations dues à l'incertitude des récoltes et aux épidémies.

En 1929, les sorties de céréales (orge, maïs, blé) ont été de 4.290.000 qx. valant 427 millions. Les autres farineux alimentaires (fèves, pois chiches, pois ronds) représentent 421.000 qx. d'une valeur de 54 millions. Les graines, (alpiste, millet, graine de lin, coriandre, cumin, fenugrec) 327.500 qx. valant 66 millions ; les amandes figurent pour 26.500 qx. valant 37.697.000 francs ; les légumes frais passés de 23.000 qx. en 1929 à 82.830 qx. en 1931. Ces exportations, après avoir baissé considérablement en 1930, année très sérieusement déficitaire, se sont relevées à nouveau en 1931, ainsi qu'il résulte du tableau publié en annexe.

Parmi les produits forestiers et divers figurent : le bois de tizra 406.3000 tonnes (11.594.000 francs), le liège, la gomme sandaraque.

Dans les produits de l'élevage, la première place revient aux œufs dont 120.350 qx. valant 128.439.000 francs ont été

exportés en 1929. Les peaux avec 33.094 qx. valant 33.677.000 francs ; les laines en suint ou lavées 37.540 qx. valant 40.789.000 francs ; les exportations de laines, de peaux et autres produits de l'élevage (à l'exception des œufs), tels que cire et boyaux, sont nettement en voie de regression. Comme produits de l'industrie on trouve le crin végétal, 55.000 tonnes valant 51.338.000 francs, les superphosphates, 13.000 tonnes pour 2.011.000 francs, les articles indigènes, (tapis, babouches et articles divers de maroquinerie) pour 14 millions. Les produits de l'industrie meunière, farine, semoule et son, figurent pour des sommes variant d'une année à l'autre à 4 et 16 millions.

Si l'on examine la répartition des échanges, entre les différentes nations qui commercent avec ce pays, on constate que la France occupe le premier rang depuis l'établissement du Protectorat. Dès, 1912, le chiffre de ses échanges, 49.929.000 francs, soit 33 % du trafic, la plaçait en tête, suivie de près par l'Angleterre qui atteignait 48.190.000 francs. La part de la France, dans le commerce local, après avoir atteint 70 % en 1917 (7), est tombée à 51,83 % en 1929, pour remonter à 58,18 % en 1931. La balance commerciale est depuis longtemps à son avantage. Aux importations au Maroc la part de la Métropole est passée de 38,92 % en 1912, à 57,57 % en 1926, pour redescendre à 57,72 % en 1929 et 56,16 % en 1931. La France détient en grande partie le commerce du sucre, fournit 25 % des tissus de coton teints, 11 % des tissus de coton blanchis, la presque totalité des soieries, 53 % des matériaux de construction, des machines et des automobiles, une quantité appréciable d'huiles de graissage, de papier, de produits chimiques et de produits d'alimentation. Le Maroc exporte en France une grande partie des céréales, (blé, maïs surtout), des légumes frais, des bovins et ovins, des laines et des peaux et un tonnage important de phosphates. 63,44 % des sorties ont été dirigées sur la France en 1931.

L'Angleterre occupe le deuxième rang, mais sa part, qui en 1912 approchait celle de la France, tant au commerce total (48.190.000 francs) qu'aux importations, n'est plus en

(7) GOULVEN. — Le Maroc. — Les ressources de ses régions, p. 239.

1929 que de 9,29 % du commerce total et 10,22 % des importations. Elle est comme la France surtout importatrice, elle fournit notamment des tissus de coton blanchis (73 %), de la houille, du mazout, du pétrole et conserve le marché des bougies. Elle achète au Maroc, surtout de l'orge, des amandes, des œufs.

L'Espagne, qui occupe le troisième rang au commerce total avec 6,21 % est principalement exportatrice. Aux sorties, elle occupe, en effet, le deuxième rang avec 16,73 %. Elle achète au Maroc, des œufs en grande quantité, des phosphates, des céréales et autres farineux alimentaires et y envoie surtout des vins ordinaires et des tissus. Dans la zone espagnole, elle fait la presque totalité des exportations et elle participe aux importations dans la proportion de 44 % et la France de 25 %.

Les Etats-Unis, grâce aux carburants liquides et aux automobiles importent beaucoup plus qu'ils n'exportent, et ils occupent le troisième rang aux entrées avec 7,52 % en 1929 et 5,97 % en 1931.

L'Allemagne, dont les relations commerciales avec le Maroc remontent à 1886, gênée par la guerre et évincée jusqu'en 1927 par le traité de Versailles, occupe déjà en 1929 le troisième rang aux exportations avec 11,63 % et le sixième rang aux importations.

L'Italie et la Belgique avec des échanges à peu près égaux dans les deux sens viennent ensuite. Leur apparition sur le marché marocain est relativement récente.

Les Etats-Unis, l'Espagne, l'Italie et la Belgique ont progressé au détriment de la France, de l'Angleterre et de l'Allemagne. A côté des anciens clients, la liste des nouveaux venus qui prennent place au Maroc, s'allonge chaque jour.

Ainsi, dans le mouvement commercial du Maroc, malgré l'activité déployée par ses concurrents, la France garde une place prépondérante. Mais on peut néanmoins être surpris que sa part ne soit pas plus importante, étant donné les sacrifices consentis par elle pour la pacification et la mise en valeur de ce pays. C'est la conséquence de l'internationalisation économique du Maroc.

IV. — RÉGIME DOUANIER

L'origine des douanes au Maroc est d'ordre purement fiscal. Elle remonte à l'époque où les chrétiens occupèrent les côtes marocaines. Les Sultans prirent l'habitude d'exiger le paiement d'un droit de 10 % sur les marchandises importées, pourcentage qu'ils prélevaient auparavant sur les prises des pirates. Ces revenus d'abord modiques étaient affermés à des juifs ou à des chrétiens.

Les bases du régime actuel se trouvent dans les traités passés avec les différentes puissances au cours du XIX^e siècle : l'Angleterre et les Pays-Bas en 1856, l'Espagne en 1861, la Belgique en 1862, l'Allemagne en 1890 et la France en 1892. Les décrets chérifiens de 1899, 1901, 1902 ont complété les stipulations des traités. Les puissances signataires de la Conférence de Madrid du 13 juillet 1880, confirmée par l'acte d'Algésiras, jouissent du régime de la nation la plus favorisée. Le régime douanier du Maroc repose sur le principe de l'égalité économique entre toutes les puissances, et de la liberté économique.

Le principe d'égalité économique posé par la Convention de Madrid et par l'accord franco-anglais de 1904, a été consacré par l'acte d'Algésiras. Il empêche le Maroc de consentir aucun avantage aux marchandises françaises, tous les produits importés quelles que soient leur origine et leur provenance, sont soumis à un régime uniforme.

Quant au principe de la liberté économique qui remonte au traité anglo-marocain du 9 décembre 1856, il est prohibitif de toute interdiction douanière d'entrée au Maroc.

Bien que divisé administrativement en trois zones, le Maroc jouit du principe de l'unité douanière. Les marchandises importées sur un point quelconque de la frontière de l'Empire sont nationalisées par le paiement des droits et peuvent ensuite passer d'une zone d'influence dans l'autre sans acquitter de nouveaux droits de douane (1).

Par application de la Convention franco-espagnole du 27 novembre 1912, de la Convention du 14 juillet 1931, et des accords intervenus entre les deux zones espagnole et française, les recettes de douane, de la taxe spéciale et des taxes intérieures de consommation établies sur les mar-

(1) Réglementation douanière de 1931, p. 35.

chandises destinées à la zone française et entrant par la zone espagnole, doivent être reversées au Protectorat français. Par réciprocité, les droits de douane, la taxe spéciale et les taxes intérieures afférents aux marchandises destinées à la zone espagnole entrant par les ports de l'Ouest seront reversés au Protectorat espagnol. Des bureaux mixtes de statistiques douanières ont été établis à ce sujet sur la route de Mèlilla à Berkane-Oudjda, sur celle de Tanger à Port-Lyautey, et sur le chemin de fer du Tanger-Fès (2).

Les droits de douane sont établis par des dahirs qui en déterminent et en modifient la quotité et prescrivent les mesures d'application.

Les droits d'importation par les ports sont en principe de 12,50 % *ad valorem*, y compris la taxe de 2,50 % établie par la Conférence d'Algésiras et dont le produit doit être affecté à des travaux publics. Certains produits comme la soie, les bijoux, les pierres précieuses, les vins et liquides distillés, les pâtes alimentaires sont exceptionnellement taxés 7,50 %. D'autres bénéficient d'un régime encore plus favorable ; exemptés de la taxe de 10 %, ils ne paient que la taxe spéciale de 2,50 %. Ce sont notamment, les appareils agricoles et leurs pièces détachées, les semences, les essences destinées au ravitaillement des bateaux de pêche, les filets et engins de pêche, les engrais.

Ce régime douanier ne s'applique pas à la frontière algéro-marocaine dont le règlement douanier reste d'après l'acte d'Algésiras même (art. 103) affaire exclusive de la France et du Maroc. C'est à peu près l'unique avantage économique consenti à la France. L'étude de ce régime douanier, naturellement lié à l'histoire douanière de l'Algérie, sortirait du cadre de cet ouvrage. Nous nous contenterons d'en indiquer les principes étapes. Les échanges par terre avec le Maroc furent libres jusqu'en 1843, date à laquelle on prohiba les importations en Algérie, en vue d'arrêter l'afflux des produits étrangers ; en 1853 on supprima la prohibition, on établit des droits sur les produits des deux pays limitrophes, et l'on ouvrit les premiers bureaux de douane. La loi douanière de 1867 autorisait l'importation en franchise en Algérie par la frontière terrestre des pro-

(2) Bulletin Officiel du 16/9/32, p. 1.071.

duits qui justifiaient de leur origine marocaine. A défaut de cette justification, il devaient supporter les mêmes droits que les marchandises entrant par mer. En 1890, pour enrayer la fraude considérable qui se produisait sur le sucre, le café, le thé, les tissus, les armes, les munitions, on créa de nouveaux bureaux de douane. Les accords d'avril-mai 1902 où l'on prévoyait l'organisation de marchés marocains et algériens établirent des droits de sortie spécifiques pour un certain nombre de produits, et un droit de 5 % *ad valorem* pour d'autres marchandises. Ces principes sont à peu près restés en vigueur ; mais les bureaux français et marocains prévus en 1902 ont été remplacés par des bureaux mixtes.

Le droit perçu à l'importation à la frontière algéro-marocaine n'est que de 5 %, mais lorsque ces produits passent du Maroc Oriental dans le Maroc Occidental, ils sont soumis au même régime que les produits similaires entrant par les ports de l'Ouest. La perception des droits complémentaires a lieu à Taza, où a été installé un bureau de douane. Ce régime dit du « cadenas » a été institué par dahir du 14 juillet 1922.

Un certain nombre de marchandises sont admises en franchise totale, soit en raison de leur destination, soit en raison de leur nature. Exemple : ce qui est destiné au corps diplomatique, aux consuls, aux troupes d'occupation, le mobilier, les effets, les instruments de travail, les outils de ceux qui viennent s'établir au Maroc, les échantillons, les livres, publications, etc...

Régimes spéciaux. — Parmi les régimes spéciaux qu'on trouve au Maroc, il faut signaler l'admission temporaire, le drawback et l'entrepôt.

Le régime de l'admission temporaire institué pour favoriser l'exportation des produits marocains s'applique surtout aux emballages, aux bois pour la fabrication d'emballages et différents autres articles destinés à accroître l'activité industrielle du pays, comme les blés en vue de la fabrication des farines, semoules, biscuits et pâtes alimentaires, les huiles pour les conserves de poisson et de légumes, le sucre, le cacao pour la fabrication du chocolat. Pour que le bénéfice de ce régime, qui consiste dans le remboursement des droits de douane consignés, soit attri-

bué, il faut que la réexpédition des objets ou des produits fabriqués ait lieu dans un délai maximum de 12 mois.

Le système de drawback institué par le dahir du 28 juillet 1931 autorise les industries marocaines de poisson, de viandes et de légumes à se faire rembourser lors de l'exportation des produits, les droits acquittés au moment de l'importation des huiles et des emballages.

Le régime de l'entrepôt. — Des entrepôts peuvent être créés à Oudjda et dans les ports de la zone française ouverts au commerce. Les marchandises placées en entrepôts sont réputées hors de la zone française. Elle ne paie les droits et taxes d'importation que lorsqu'elles sortent de l'entrepôt pour être livrées à la consommation. L'entrepôt est réel, spécial ou fictif. L'entrepôt réel est concédé par arrêté du Grand Vizir lorsqu'il répond à des besoins généraux. Tous les frais sont entièrement supportés par le concessionnaire. Les marchandises en entrepôt réel peuvent subir des manipulations ou des mélanges avec des produits étrangers ou des marchandises nationales ou nationalisées. La durée du séjour en entrepôt, fixée à trois ans, peut être prorogée. La réexpédition des marchandises se fait sous la garantie de permis spéciaux. Des entrepôts réels spéciaux peuvent être autorisés pour les marchandises dont la présence dans les entrepôts réels ordinaires offre des dangers, et pour celles dont la conservation exige des installations spéciales. Depuis 1923, les pétroles, les essences, les huiles minérales et leur résidus et brais sont admis au bénéfice de l'entrepôt réel spécial dont la durée est fixée en principe à deux ans.

L'entrepôt fictif peut être constitué dans les magasins du commerce, sous la condition de réexporter les marchandises ou de payer les droits à sa sortie pour la consommation ; sa durée est d'un an. Ce régime s'applique notamment aux houilles, aux articles de grément pour navires, peintures et vernis destinés au carénage des navires à bord du dock flottant de Casablanca, aux bois débités pour caissages, fibres de bois, futailles vides, sacs droits et taxes d'importation que lorsqu'elles sortent de d'emballage, aux huiles minérales, essences destinées au ravitaillement des bateaux de pêche, huiles destinées aux

conserves et à d'autres produits propres à encourager les industries naissantes. Le régime de l'entrepôt étendu, supplée en quelque sorte à l'absence d'une zone franche dans les ports du Maroc français.

A l'exportation, les marchandises ne paient qu'un droit de statistique de 0,50 % *ad valorem*, régime applicable aussi bien à la frontière algéro-marocaine, qu'aux ports de l'Ouest. Mais la plupart des marchandises exportées du Maroc sont à la sortie l'objet d'un contingentement, reste de l'ancienne conception du gouvernement marocain, basée sur le désir de maintenir l'isolement de l'empire. Ces marchandises à leur entrée dans les pays importateurs sont soumises au régime douanier de ces derniers. En raison du principe d'égalité économique qui oblige le Maroc à appliquer les mêmes tarifs douaniers à tous les pays, il ne lui est guère possible d'obtenir de l'étranger un régime de faveur pour l'écoulement de ses productions. Cependant son système douanier ne le laisse pas complètement désarmé.

Tout d'abord aux importations, il a la possibilité d'étendre la prohibition d'entrée de marchandises qu'il considère comme devant gêner le développement de sa production. Toutefois, si ces restrictions d'entrée sont efficaces, leur généralisation ne manquerait pas de renchérir le prix de la vie au Maroc et de maintenir en activité des exploitations et des industries montées sur un pied trop élevé ou mal dirigées. En échappant ainsi à la libre concurrence, les cours intérieurs élevés du Maroc contrarieraient l'exportation vers les pays qui ont abaissé leur prix de revient.

Mais le Maroc doit surtout aux avantages croissants dont le fait bénéficier le marché français, d'avoir pu accommoder son régime incontestablement défavorable à l'écoulement de ses exportations. Si le principe du tarif minimum, suivant des droits spécifiques ou *ad valorem*, a été maintenu pour la généralité des marchandises marocaines importées en France, les lois des 14 novembre 1921 et 18 mars 1923 ont organisé l'accès en franchise selon un contingent annuel d'un grand nombre de produits. Ce qui a eu pour conséquence, de valoriser toute la production chérifienne des articles admis en franchise. Cette valorisation a atteint pour le blé 80 francs par quintal.

Aussi depuis que le principe de l'entrée en franchise dans la Métropole a été admis, le Maroc n'a cessé de poursuivre l'accroissement de ses contingents annuels. Celui du blé, de 1.700.000 qx. en 1928 a été porté en février 1932 à 1.800.000 qx. et fixé pour cinq ans sous réserve toutefois d'un contrôle qualificatif. Des contingents ont été prévus également pour les légumes frais et certains articles indigènes, notamment les tapis. Mais l'exportation en franchise, en relevant les prix intérieurs des céréales au-dessus des cours mondiaux, tendait à attirer ici des quantités considérables de blés étrangers qui auraient été réexportées ensuite sur la Métropole ; aussi, a-t-on dû en interdire ou en contingenter l'entrée, même par la frontière espagnole par où ils pénétraient surtout.

Ainsi, bien qu'il soit privé en quelque sorte de l'arme douanière pour lutter contre la concurrence internationale, le Maroc n'est pas dépourvu de moyens de protection. Aux prohibitions et au contingentement, s'ajoute la possibilité d'admettre en franchise totale ou partielle sous le régime de l'admission temporaire, du drawback, de l'entrepôt ou d'autres régimes spéciaux, les matières premières, les produits finis ou demi-ouvrés, susceptibles de développer son activité économique. Il a encore le moyen d'agir par l'octroi de crédits et de primes, par l'application des tarifs ferroviaires, à condition toutefois qu'il ne soit fait aucune distinction de nationalité. Quant à la Métropole, en dehors du contingentement susceptible d'être élargi ou diminué à volonté, elle peut, tout en restant dans le cadre du traité d'Algésiras, favoriser ses exportations au Maroc à l'aide de primes à l'exportation, et par l'exemption de droits ou de taxes supportées à l'intérieur.

Aussi, quels que soient les critiques auxquelles ait donné lieu l'application de l'acte d'Algésiras et l'intérêt indéniable que nous aurions à lever l'hypothèque internationale qui pèse encore sur le Maroc, on doit se demander dans quel sens il convient de modifier ce régime douanier de quasi-autonomie à tendance libre-échangiste et si différent des régimes douaniers de l'Algérie et de la Tunisie.

Il n'est pas douteux que des trois systèmes douaniers : pacte colonial, autonomie et assimilation, qui règlent généralement les rapports commerciaux d'une Métropole

avec ses colonies, c'est l'assimilation qui contribue le plus à les rapprocher et à multiplier leurs échanges. Si, en l'état actuel des accords internationaux l'application de ce système reste interdite au Maroc, tout en souhaitant d'atteindre un jour ce but, notre liberté d'action à la frontière algéro-marocaine nous permet de resserrer les liens du Maroc avec nos deux autres parties de l'Afrique du Nord, et par là avec la Métropole.

Nous ne pensons pas que l'amélioration du système douanier marocain doive être recherchée dans le cadre de l'unification douanière, à moins de vouloir faire bénéficier des avantages consentis à la zone française, les nations étrangères qui exercent leur protectorat ou leur influence sur une partie du Maroc. Il paraît au contraire normal que le régime douanier de chaque zone marocaine tente à se rapprocher de celui de sa nation protectrice, et à concilier au mieux les intérêts du protecteur et des protégés.

V. — MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

Le mouvement de la navigation des ports de la zone française représenté en 1911 par 1.457 navires jaugeant net 1.195.000 tonneaux a suivi une progression à peu près parallèle, quoique plus lente, à celle du mouvement commercial. L'augmentation du mouvement maritime ne devient sérieuse qu'à partir de 1919, année où les ports du Maroc sont fréquentés par 1.976 navires jaugeant 1.327.500 tonneaux. En 1925, les ports du Maroc sont touchés par 3.329 navires jaugeant 2.721.500 tonneaux, et en 1931 par 3.675 navires (4.762.000 tonneaux). Durant cette période le tonnage moyen des navires est passé de 820 en 1911, à 671 en 1919, 898 en 1925 et 1.273 en 1931. Ce tonnage moyen s'est surtout relevé à partir du moment où les travaux d'amélioration des ports ont été suffisamment avancés. La répartition de ce tonnage entre les principaux pavillons qui en 1911 était la suivante : pavillon français 29,28 %, pavillon anglais 28,11 %, pavillon espagnol 22 %, pavillon allemand 15,14 %, divers 5,31 %, a subi des fluctuations très grandes, nettement favorables au développement du pavillon français passé de 350.000 tonneaux en 1911 à

859.000 en 1919, à 1.566.500 en 1925 (57,65 %), à 2.567.000 (54 %) en 1931.

Le pourcentage du pavillon anglais en régression à peu près continue jusqu'en 1924, date à laquelle, avec 215.000 tonneaux, il représente seulement 9,30 %, a légèrement progressé depuis cette époque ; il représente actuellement (en 1931) 11,73 % avec 558.000 tonneaux. Celui de l'Espagne, représenté par 264.000 tonneaux en 1911, est tombé à 19.500 en 1918 pour remonter progressivement à 177.000 en 1931. Mais il ne représente que 3,72 % du mouvement total de la navigation. Le pavillon allemand, de 181.000 tonneaux en 1911, exclu durant et après la guerre, n'a reparu qu'en 1927 avec 1 navires jaugeant 3.550 tonneaux. Mais dès l'année suivante son tonnage atteint 283.000 tonneaux, 355.000 en 1930 et 402.000 tonneaux en 1931, soit 8,46 % du mouvement de la navigation. La part des divers où dominent nettement les pavillons de l'Italie et des États-Unis n'a cessé de progresser. Avec 1.373 navires et 1.051.000 tonneaux, il représente en 1931, 22,11 % du tonnage total.

Le pavillon français occupe ici une place très honorable si l'on considère que suivant le principe de l'égalité économique, il ne jouit d'aucun privilège, même pour le cabotage. Sa part serait encore plus importante si le transport des phosphates, l'un des principaux éléments d'exportation, n'était effectué en grande partie sous pavillon étranger. Les ports marocains sont aujourd'hui fréquentés par un grand nombre de compagnies dont nous parlerons à l'étude de chaque port.

VI. — CARACTÈRE MARITIME DU TRAFIC COMMERCIAL

LES PORTS

Les échanges extérieurs de la zone française du Maroc se font en très grande partie par mer, malgré le développement du trafic de la voie terrestre par Oudjda durant ces dernières années. Aux statistiques de 1931, le mouvement commercial des ports de l'Ouest est encore de 2.613.000 tonnes soit 92,50 %, et de 2.548.000.000 fr. en valeur soit 89,84 %. Le trafic terrestre par Oudjda surtout en voie d'accroissement aux entrées, n'est qu'une exception

apparenté, il a en réalité pour base, les ports d'Algérie : Oran et bientôt Nemours.

Les ports doivent donc tenir dans la vie économique de ce pays une place prépondérante et il était normal que leur création fût un article fondamental de l'équipement économique du Maroc. L'absence d'abri naturel et la présence de la barre infranchissable, rendaient les côtes marocaines inaccessibles.

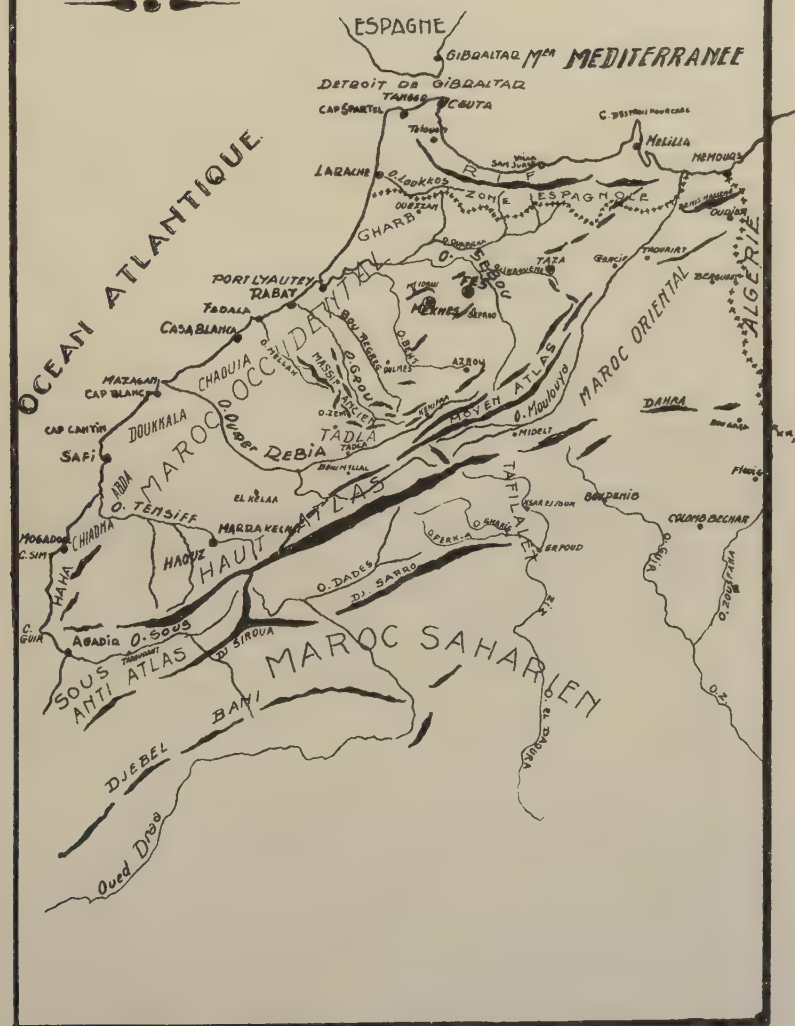
Pour supprimer cette barrière qui se dressait entre le Maroc et les pays modernes, il fallait des ports, et cette question dominait dès la Conférence d'Algésiras. Il n'y avait jadis que des rades foraines désignées abusivement sous le nom de « ports », et les navires devaient mouiller à un ou deux mille de la côte. Les opérations de chargement et de déchargement des marchandises étaient faites au moyen de barcasses non pontées manœuvrées par des rameurs qui faisaient la navette entre le navire et la côte, en franchissant la barre. Les ports de Tétouan, Tanger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador seuls pourvus d'une administration douanière étaient ouverts au trafic international. A cette liste sont venus s'ajouter dans notre zone depuis l'occupation, Port-Lyautey, Fédhala et Agadir. En 1908, la valeur du trafic des principaux ports de l'Ouest était : Casablanca 19 millions, Mazagan 14 millions, Mogador 11 millions, Tanger 13 millions et Safi 12 millions (1).

Les fonds nécessaires aux premiers travaux d'amélioration étaient au début fournis par la caisse spéciale des Travaux Publics alimentée par la taxe de 2,50 % *ad valorem* perçue sur les marchandises importées. Ces recettes, bien qu'elles se fussent accrues, apparurent vite comme insuffisantes, et il a fallu faire appel à l'emprunt pour la réalisation des grands travaux.

Dans la zone française notre programme comprenait au début la création d'un grand port d'intérêt général devant attirer à lui le trafic intérieur, le cabotage et la grande navigation. Le choix se porta sur Casablanca que rien ne désignait à priori. Ce programme comprenait en outre l'aménagement de ports régionaux. Mais quelle que fût l'importance donnée à Casablanca, et malgré la création

(1) G. VIDALENC. — Le port de Casablanca, p. 126.

MAROC



par l'initiative privée de Fédhala, son port annexe, il devenait évident que la côte Atlantique était beaucoup trop étendue et le Maroc Occidental beaucoup trop vaste, pour qu'il fût possible de concentrer tout le trafic dans un seul établissement maritime. D'où la nécessité d'effectuer de très importants travaux sur d'autres points.

Dans le Maroc Septentrional, le Général Lyautey décida, comme au temps de Moulay Ismaël, d'aménager le port de Rabat, et de créer sur le Sebou un important établissement portuaire, Kénitra, maintenant Port-Lyautey, destiné à devenir le principal débouché de tout le Nord Marocain. Les deux installations de Rabat et de Port-Lyautey, ports fluviaux dont la construction et la gestion sont concédées à une Société, présentent la caractéristique d'être plutôt des ports d'importations, bien que depuis quelques années le tonnage des exportations s'accroisse rapidement. Le développement de Port-Lyautey, malgré sa rapidité, est quelque peu neutralisé par la concurrence que lui font Tanger et surtout les ports de la zone espagnole.

Dans le Maroc méridional, Mazagan, Safi, Mogador devaient, d'après le programme primitif ne recevoir que des aménagements susceptibles d'en faire de bons ports à barcasses. Ils devaient, tous les trois, rester des ports secondaires. Laissés complètement en dehors des artères ferroviaires, leur activité s'est bien peu développée. Ils présentent la caractéristique d'être des ports d'exportation et d'avoir un mouvement commercial très variable suivant les fluctuations des récoltes. Ils sont, comme celui de Casablanca, construits et gérés par les soins de l'administration. L'un d'eux, Safi, est le siège d'important travaux et paraît appelé à devenir le grand port du Sud en même temps qu'un port phosphatier. A l'Extrême-Sud, se trouve le port d'Agadir tout récemment ouvert au trafic international. Sur la Méditerranée, où le Maroc n'a d'ailleurs que quelques kilomètres de côte, aucun endroit ne paraissant propice à l'établissement d'un port, il a été décidé que le port algérien de Nemours, convenablement aménagé, deviendrait le débouché du Maroc Oriental.



PREMIERE PARTIE

Les ports de la partie centrale du Maroc atlantique : Casablanca, Fedhala

TITRE PREMIER

Casablanca, grand port des régions centrales
du Maroc occidental, à caractère national

CHAPITRE PREMIER

Historique et physionomie actuelle

SECTION I

HISTORIQUE

Jusqu'en 1912. — Dès l'antiquité, l'emplacement actuel de la ville de Casablanca, occupé par une bourgade de marins et de pêcheurs, était déjà connu sous le nom d'Anfa. Il est admis que ce groupement humain ne fut jamais très important, et resta en dehors de la zone occupée par les Romains; le limes de la Mauritanie tingitane passait beaucoup plus au Nord par Volubilis, Thamusia et Salé. On ne sait rien de l'histoire d'Anfa durant l'occupation vandale, la domination byzantine et les premières dynasties musulmanes.

Comme les grands mouvements de la population se faisaient alors uniquement par terre, ils n'affectaient guère les villes du littoral, et Anfa ne fut certainement une grande ville, ni sous les Almoravides, ni sous les Almohades. Le voyageur El Idrissi, au ^{xii}^e siècle, indique qu'Anfa est un port « à 40 milles de Fédhala, visité par les marchands qui y viennent chercher de l'orge et du blé ». Aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles, les portulans commerciaux mentionnent également la ville d'Anfa sans aucune indication sur son importance et son commerce. Soumise un moment par le Sultan en 1529, Anfa reconquit son indépendance le siècle suivant et devint un repaire de pirates dont les incursions sur les côtes d'Espagne et de Portugal amenèrent une intervention de Don Fernand, infant du Portugal qui, avec une flotte de 50 navires montés par 10.000 hommes, s'en empara en 1468.

Mais les Portugais, jugeant la position sans valeur, se rembarquèrent. Le géographe et navigateur portugais Duarte Pacheco Pereira, à la fin du ^{xv}^e siècle, signale l'existence d'Anfa, et parle de la richesse de la région environnante; mais note qu'elle n'aurait jamais repris sa prospérité d'autrefois depuis la bataille de Rio-Salado en 1340. Au cours d'une deuxième expédition nécessitée vraisemblablement par la course des pirates devenus plus audacieux, les Portugais s'emparèrent à nouveau de ce repaire en 1515, et y créèrent un poste militaire pour surveiller plus efficacement leur commerce. Anfa fut alors baptisée : Casabranca. Mais cet établissement fut, comme la plupart de ceux que créèrent sur cette côte les Portugais et les Espagnols, non pas une porte d'entrée dans le pays, mais un poste de surveillance. Et le fait que les portulans des ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles ne lui accordent qu'une place bien modeste laisse supposer que Casabranca était l'un des postes les plus déshérités.

Thomas Legendre, commerçant rouennais, qui séjourna au Maroc de 1618 à 1625 ne mentionne même pas cette ville dans ses relations de voyages. Les Portugais, constamment harcelés par les indigènes, et effrayés par un tremblement de terre, évacuèrent Casabranca vers le milieu du ^{xviii}^e siècle, non sans avoir détruit, au préalable, les ouvrages qu'ils y avaient construits. Quelques années

après, sous le règne de Si Mohamed ben Abdallah (1747-1789), la ville peuplée, d'après la tradition, de Chleuhs des Hahas installés dans la cité nouvellement rebâtie, prit le nom de « Dar-el-Beïda » (la maison blanche), ou Casablanca en espagnol, qu'elle a conservé. Son activité devait être encore bien médiocre à cette époque; le chirurgien anglais William Lemprière, qui voyagea au Maroc (1789-1790), et traversa la ville en se rendant à Taroudant, écrivait négligemment sur ses tablettes : « A six heures du soir, j'entrais dans la triste ville de Darboyda. C'est un petit port de mer de peu d'importance » (1). Cependant, en 1794, elle devint la résidence officielle du Gouverneur de la Chaouïa, personnage considérable parce qu'apparenté au Sultan. Et à la fin du XVIII^e siècle, le monopole exclusif du commerce de son port fut concédé par le Sultan à la « Compana de Los Cinco Grenias Mayores de Madrid », en échange des services financiers et militaires rendus par la Compagnie au Sultan, qui avait subi une attaque des tribus voisines. Ce privilège fut annulé en 1830 par le Sultan Moulay Abd Er Rhamann qui ouvrit le port au commerce européen. Ceci ne dut guère accroître son importance, puisqu'en 1844, alors que la France venait de déclarer la guerre au Sultan allié d'Abd El Kader, le prince de Joinville se borna à bombarder Tanger, Mogador et dédaigna Casablanca. Toutefois, vers 1860, il y avait dans cette ville quelques commerçants français, et en 1862 la Compagnie Paquet établissait son premier service de bateaux entre Casablanca et Marseille, service qui a toujours fonctionné depuis. Sous le règne du Sultan Moulay Hassan, l'activité du port augmenta sérieusement, surtout à partir de 1865. En 1907, Casablanca dépassait quelque peu Tanger et Mogador, c'était le premier port du Maroc.

Son commerce total était évalué à 9 ou 10 millions ; et sa population à environ 25.000 habitants dont 1.000 Européens. Mais il ne présentait, en vérité, aucune facilité. Les transactions commerciales y étaient comme dans tout le Maroc, sans cesse entravées par les caprices du Sultan, la vénalité des fonctionnaires marocains, la précarité des

(1) Albert SAVINE. — Le Maroc, il y a 100 ans (Souvenirs de William LEMPRIÈRE, p. 41).

communications avec l'intérieur et l'insécurité de la rade, en fait impraticable pendant une grande partie de l'année. La côte atlantique marocaine, par suite de la présence d'un socle sous-marin contre lequel vient se briser la grande houle du large, entraîne la formation d'une barre qui rend dangereux l'approche du rivage et des mouillages. Le port de Casablanca, où rien n'avait été fait, ne pouvait donner abri qu'à quelques barcasses; les navires, même de faible tonnage, devaient mouiller sur rade foraine, et se tenir prêts à gagner le large dès que la houle grossissait tant soit peu, s'ils ne voulaient courir le risque d'être jetés sur les rochers.

Les opérations d'embarquement et de débarquement, possibles seulement par beau temps, étaient délicates, longues et compliquées. Les marchandises étaient déchargées par les moyens du bord, dans des barcasses qui gagnaient, à la rame, le rivage où l'on procédait, à dos d'hommes, à leur déchargement. Bien souvent des colis tombaient à la mer, d'autres fois, les barcassiers, qui avaient un vrai monopole de fait, refusaient de travailler, et les navires devaient attendre plusieurs jours, ou subir leurs exigences. De ce fait, les quelques marchandises qui arrivaient à terre, bien souvent dans un triste état, étaient grevées de frais énormes : majoration du taux des primes d'assurances, surestaries, aconage, etc. Aussi, les compagnies évitaient-elles soigneusement ce port de fâcheuse réputation, où les navires étaient contraints de « pourrir » sur rade, des journées ou des semaines, selon les caprices du temps et des barcassiers. Si cette situation désavantageuse était un peu générale pour les ports du Maroc, Casablanca, l'un des plus défavorisés par la nature, ne disposait, en outre, que d'un matériel insignifiant : 10 barcasses d'une douzaine de tonnes, généralement en très mauvais état.

En 1904, l'Administration marocaine, désireuse d'accroître le rendement de ses douanes, envisagea quelques travaux qui devaient rendre le port à la fois plus sûr et plus praticable. Elle passa, à cet effet, un contrat avec la Compagnie Marocaine, qui choisit comme entrepreneur les Maisons Schneider et Cie et J. Vignes. Le projet, bien modeste, fut établi d'après les indications de M. J. Renaud, Ingénieur hydrographe en Chef de la Marine, qui, en 1905,

avait dirigé une mission d'études sur la côte atlantique du Maroc. Il comportait la construction d'un bassin de 10 hectares, délimité par deux petites jetées, dans lequel les barcasses pourraient faire les manutentions en eau calme, et où elles seraient abritées de la grosse houle et des tempêtes. Mais les cargos continueraient à se tenir au large, à 1.200 ou 1.500 mètres, et Casablanca resterait une rade foraine. La somme prévue était de 2.500.000 frs. Les travaux, commencés en 1906, furent poursuivis très lentement. Ce projet, reconnu insuffisant, fut modifié l'année suivante, et la surface prévue du bassin fut portée de 10 à 20 hectares.

C'est sur les chantiers du port qu'eut lieu, le 30 juillet 1907, le massacre de neuf Européens (3 Français, 3 Italiens, 3 Espagnols), suivi du soulèvement des tribus environnantes et bientôt de toute la Chaouia, qui détermina, le 5 août, l'intervention du « Galilée », accouru de Tanger, et deux jours après celle de l'escadre d'Algérie avec un corps expéditionnaire de 5.000 hommes sous les ordres du Général Drude. Celui-ci entreprit aussitôt de dégager la ville et ses abords. Il devait poursuivre ensuite la pacification de la Chaouia et imposer le paiement d'une indemnité aux tribus qui s'étaient soulevées. Ce programme n'était que l'application de l'Acte d'Algésiras qui, en donnant un statut international au Maroc, avait délimité notre action.

Tandis que se développaient les opérations militaires, les travaux du port, interrompus fin 1907 et repris en 1908, se continuaient lentement et irrégulièrement, entravés, tour à tour, par des difficultés financières, techniques, et même politiques. L'emploi de la main-d'œuvre espagnole souleva notamment de fréquentes difficultés avec les autorités indigènes.

Ces retards, qui motivaient de multiples réclamations de la part du commerce, étaient d'autant plus regrettables, que le trafic, accru encore par les besoins du Corps expéditionnaire, augmentait très rapidement. Il passait de 9 millions de francs en 1907, à 63 millions en 1911. Et le mouvement maritime (entrées et sorties), passait durant cette même période de 680 navires jaugeant 225.000 tonneaux (jauge nette) à 1.100 navires et 970.000 tonneaux.

A la Compagnie Paquet, qui assurait déjà des services réguliers, vint se joindre, en 1911, la Compagnie Générale Transatlantique devant assurer un service mensuel de Bordeaux-Casablanca et vice versa.

Aussi, durant les hivers de 1909 à 1913, il ne se passa guère de semaines sans qu'on eut à déplorer des accidents (2). Au cours de l'hiver 1909-1910, la mer emporta même 50 mètres de jetée nouvellement construite ; et l'année suivante un raz-de-marée ravagea les terre-pleins ; fin 1912, un remorqueur et neuf barques furent mis hors de service ou détruits par un ouragan. En janvier 1913, cinq voiliers furent jetés à la côte avec leur cargaison, et, en octobre, trois navires, qui n'avaient pas eu le temps d'appareiller, furent détruits à l'entrée du port. Toutes ces catastrophes semblaient légitimer les prévisions pessimistes qui se donnaient alors libre cours, et contribuaient à accroître la mauvaise réputation de la rade de Casablanca.

A cela s'ajoutaient les difficultés énormes qu'éprouvaient les navires à procéder aux opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises, par suite du manque de barques et du défaut d'organisation. Le service des opérations en rade, pris en main, vers le milieu de 1911, par l'Administration du Contrôle de la Dette qui, ayant la surveillance de la douane, paraissait bien placée pour connaître les besoins du commerce, ne réalisait aucun progrès. « Le 24 décembre 1911, par exemple, pour vingt-quatre navires sur rade, tous pressés de repartir, il y avait treize barques disponibles » (3). En janvier 1912, la Compagnie Paquet eut à la fois dix vapeurs en rade attendant leur déchargement, et elle dut prévenir sa clientèle que les expéditions à destination de Casablanca n'étaient plus acceptées.

Cet état de choses justifiait bien les critiques, non seulement des publicistes français, mais encore du journal allemand : *La Gazette de Cologne*, qui, en janvier 1912, décrivait l'état misérable du port de Casablanca, tout en laissant entendre que les Allemands auraient fait certainement mieux. Ces hésitations et délais fâcheux dans la

(2) G. VIDALENC. — Le port de Casablanca, p. 44.

(3) G. VIDALENC. — Le port de Casablanca, p. 46.

réalisation du programme des travaux arrêtés tenaient surtout à l'état intérieur du Maroc, en proie à la guerre civile et aux menées allemandes. Le Gouvernement Français et son représentant au Maroc étaient excusables de n'avoir pas concentré toutes leurs préoccupations sur le port de Casablanca. D'autres tâches avaient une priorité incontestable. Avant d'engager de grosses dépenses pour la construction d'un grand port, il fallait, avant tout, connaître quel serait le statut définitif de ce pays.

Après 1912. — La solution des difficultés internationales avec l'Allemagne, en 1911, et l'établissement du Protectorat français (traité de Fez, 30 mars 1912), mettant fin à nos incertitudes, allaient permettre d'amorcer l'équipement économique du pays. Au lieu de solutions provisoires, d'expédients, on allait pouvoir entreprendre des travaux définitifs suivant un programme à longue échéance.

Mais l'établissement même de ce programme n'était pas facile, étant donné le peu de connaissances qu'on avait sur la valeur économique du Maroc, et sur ses possibilités d'avenir. On n'était d'ailleurs nullement fixé sur l'orientation à donner à la colonisation, on semblait même peu disposé à faire du Maroc une colonie de peuplement, mais bien plutôt une colonie d'exploitation; et cet état d'esprit, qui a dominé assez longtemps ici, ne semble pas avoir complètement disparu dans certaines administrations. Cependant, dès le début, il apparut qu'un grand port, au moins, était nécessaire pour la mise en valeur du pays, pour la sécurité des troupes, et le maintien de notre occupation. Mais on ne savait pas où placer ce grand port. En 1907, lors de notre intervention au Maroc, trois ou quatre havres marocains avaient à peu près la même importance. Ils revendiquaient tous la plus grosse part des crédits pour devenir le débouché principal, le centre économique du Maroc. Comme le fait remarquer M. J. Célérier, Professeur à l'Institut des Hautes Etudes Marocaines, « une véritable bataille s'engagea sur le choix du grand port, chaque groupe d'intérêts particuliers se réclamant de l'intérêt général, Mazagan, Fédhala, Rabat, l'embouchure du Sebou offrait des avantages, la construction du port pouvant s'y appuyer sur un abri naturel » (4). Le

(4) J. CÉLÉRIER. — Le Maroc, p. 133.

Général Lyautey, dès son arrivée, s'efforça de voir clair dans ce problème particulièrement délicat. Il fit procéder à une double enquête technique et économique, par une Commission présidée par M. Guérard, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Cette Commission devait indiquer quel était le point de la côte Atlantique qui offrait le plus de facilités pour la construction d'un grand port, et celui qui paraissait le mieux situé pour la mise en valeur du pays. Ces deux enquêtes furent menées très rapidement sous l'impulsion de M. Delure, Ingénieur en Chef, qui venait de prendre son poste de Directeur des Travaux Publics au Maroc. Au point de vue technique, la Commission répondit que, sauf à Tanger, la construction d'un grand port serait aussi difficile à effectuer à un endroit qu'à un autre, car il s'agirait toujours de construire une puissante jetée en pleine mer. Au point de vue économique, la Commission se prononça pour Casablanca. Elle semble avoir été guidée par une double préoccupation : celle de ne construire qu'un seul grand port au Maroc, afin d'éviter l'éparpillement des crédits ; en cela, elle paraît avoir été singulièrement obsédée par les critiques qu'avaient soulevées en France le plan Baudin-Freyssinet qui avait éparpillé une somme de près de 800 millions sur 70 ports (5). La deuxième préoccupation, basée sur le trafic éventuel du port, était de le situer à peu près à égale distance des deux principales villes entrepôts de l'intérieur : Fès, au Nord, et Marrakech, au Sud. Cette Commission des ports de 1913 — tout au moins à en juger par les fragments de son rapport dont nous avons pu avoir communication — ne semble guère s'être préoccupée, dans son étude, du prix de construction du dit port, ni avoir procédé à une évaluation sérieuse des possibilités économiques d'avenir des différentes régions du Maroc Occidental. Il est vrai qu'on ne connaissait guère, à ce moment-là, que la Chaouia qui jouissait, d'ailleurs, d'une réputation de fertilité surfaite.

Le Général Lyautey était au début — il le déclare dans son ouvrage : *Paroles d'action* — « on ne peut moins convaincu de l'opportunité et de la possibilité du port de Casablanca », dont il avait gardé de son débarquement,

(5) A. HUARD. — Les ports de commerce français, p. 67-93.

en 1908, un souvenir peu engageant. « A Paris, nous dit-il, l'opinion des milieux les plus autorisés était très mal disposée à son égard. Je me souvenais des fausses manœuvres qui, dans d'autres colonies, avaient engagé des ports sur des points défavorables, où on avait subi un engrenage dont il n'avait plus été possible de sortir. J'étais résolu à ne pas retomber dans de telles erreurs; malgré ces dispositions, je fus vite convaincu que c'était ici, que le port s'imposait, mais je ne l'étais pas encore des possibilités de sa réalisation. C'est M. Delure qui, après quelques semaines d'études, assit ma conviction » (6).. Ainsi, il fut décidé que Casablanca deviendrait le grand port du Maroc, ce qui souleva de véhémentes protestations, non seulement dans les autres ports, mais encore dans les milieux compétents désintéressés qui, s'appuyant sur des arguments techniques impressionnants, se montraient défavorables à ce choix. Le Général Lyautey avoue qu'il fut sur le « point de lâcher pied » et que ce fut « la vigoureuse poigne » de M. Delure qui le « remit en selle » et dissipa ses derniers doutes. Enfin, il y a un élément de fait qui dut exercer une grande influence pour déterminer le choix de Casablanca, c'est que le débarquement de nos troupes s'étant fait à cet endroit, les premiers Européens venus avec le corps d'occupation, s'y étaient installés, avaient acquis des terrains, construit des habitations, des magasins et créé des commerces. En 1912, ils étaient déjà 9.000. C'était donc à Casablanca que les intérêts fonciers et commerciaux français et européens étaient de beaucoup le plus considérable. Dans les autres villes du Maroc, même à Rabat, en dehors des fonctionnaires, il n'y avait guère que quelques mercantis.

Le projet de 1904, même en tenant compte des améliorations qu'il avait subies, était notoirement insuffisant. Les seuls ouvrages exécutés étaient l'amorce de deux jetées : l'une de 350 mètres et l'autre de 120 mètres; deux quais d'une longueur totale de 220 mètres, utilisables sur 150 mètres et moins d'un demi-hectare de terre-pleins. Le port, établi dans le fond d'une rade foraine où l'amplitude maximum de la marée est de 3 m. 80, où les vents dominants viennent du Sud-Ouest en hiver et du Nord-Est en

(6) Paroles d'action, p. 286.

été, restait exposé aux fortes houles, qui, quelle que soit la direction du vent, viennent du Nord-Ouest et du Nord; les plus fortes d'entre elles arrivent même sans qu'il y ait de vent local. Ce sont des trains d'onde soulevées par de violentes tempêtes du Nord de l'Atlantique; les raz-de-marée qui, naturellement, ont leur maximum d'effet à la marée montante sont produits par des trains d'onde d'une hauteur exceptionnelle. S'il n'était pas possible d'apporter à cette situation un remède immédiat, il fallait entreprendre d'urgence de créer un port de toutes pièces, non pas en le creusant, mais en le gagnant au contraire sur la mer. Le projet adopté fut adjugé, le 25 mars 1913, à un groupe de financiers français composé de Schneider et Cie, de la Compagnie Marocaine, de M.-L. et G. Hersent. Il comportait la construction d'un grand port ou abri et celle d'un petit port intérieur, et sa réalisation devait être assurée dans un délai de sept ans.

Le grand port serait fermé par une robuste jetée de 1.900 mètres, dite « Grande Jetée Ouest », qui prolongerait sur 1.550 mètres celle déjà amorcée, suivant une direction à peu près parallèle au rivage, et par une deuxième jetée transversale de 1.550 mètres partant du rivage à hauteur d'Aïn-Mazi, allant à la rencontre de la grande jetée. La jetée transversale était coupée en deux tronçons. l'un de 1.400 mètres, enraciné au rivage, et l'autre de 150 mètres, partant de la grande jetée. Entre ces deux tronçons se trouvait l'entrée de l'abri formé par une passe de 215 mètres. Le mouillage limité par ces deux jetées devait être d'une superficie de 140 hectares environ, dont 70 avec des fonds de plus de 5 mètres, 50 avec des fonds de plus de 8 mètres, 20 avec des fonds de plus de 10 mètres (7).

Le petit port intérieur, qui devait être terminé dans des délais réduits, comportait deux jetées : l'une de 220 mètres, l'autre de 370 mètres, séparées par une passe de 80 mètres enserrant une superficie d'eau de 9 à 10 hectares, une darse destinée à remiser les embarcations de service et de pêche, et des quais d'une longueur totale de 650 mètres, mais accostables seulement aux petits navires. A cette adjudication étaient encore prévus des magasins et 140.000 m² environ de terre-pleins.

(7) G. VIDALENC. — Le port de Casablanca, p. 56.

Le gros effort de l'entreprise commencée sous la direction de M. Paul Chaix allait porter, pendant de longues années sur la grande jetée Ouest destinée à protéger les travaux ultérieurs et dont la solidité était la condition *sine qua non* de l'existence même du port. En octobre 1913, un raz-de-marée endommagea très sérieusement l'amorce de cette digue et déclencha une nouvelle campagne de protestations contre le projet de création du port de Casablanca. A peine les dégâts causés étaient-ils réparés et les travaux repris, que la guerre de 1914 vint remettre tout en question. Il paraissait évident que le sort de Casablanca et celui du Maroc se déciderait en Europe. Cependant, on résolut de ne pas interrompre les travaux du port, afin de montrer aux Marocains que la France était assez forte pour faire face à ses difficultés européennes, n'abandonner aucune de ses ambitions, ni délaisser aucun de ses projets. D'ailleurs, selon la formule du Général Lyautey, « un chantier au travail vaut un bataillon » ; et celui-ci était un très grand chantier, puisqu'il occupa à plusieurs reprises plus de 4.000 ouvriers. Les travaux, interrompus dans les derniers mois de 1914, reprirent en 1915, mais furent poursuivis assez lentement, car le ciment manquait. La grande jetée avança de 522 mètres de 1915 à 1918, date à laquelle elle atteignit le point 890 par des fonds de 10 mètres. Le port intérieur ou port à barcasses fut terminé en 1917.

Toutefois, il devenait évident que les crédits (50 millions) et les délais prévus seraient notoirement insuffisants. Aussi, en octobre 1918, M. Delure, Directeur général des Travaux Publics paraît s'être trouvé en présence de difficultés d'ordre technique et financier qu'il n'avait certainement pas prévues au début, et qui, toutes, ne semblent pas être la conséquence de l'état de guerre. Oubliant, alors son emballement du début pour Casablanca, après avoir signalé qu'il faudrait attendre au moins six ans de plus avant que le port put fonctionner, période pendant laquelle nous serions aux prises avec des difficultés considérables de trésorerie, M. Delure proposa l'exécution du plan primitif en trois étapes :

La première étape consistait à arrêter les travaux de la grande jetée au point 1.300 mètres, doter cette jetée des

quais prévus et déplacer sensiblement la jetée transversale vers l'Ouest pour que son extrémité vienne aboutir vers le point 1.100 de la grande jetée qui se trouvait ainsi assez avancée pour permettre l'exécution de la jetée transversale. Grâce à ces travaux qui pourraient être achevés en 1920, on obtenait une surface d'eau de 35 hectares jugée suffisante pour faire face, pendant longtemps, au trafic de Casablanca, par le célèbre technicien qui avait préconisé quelques années avant, avec une ardeur inlassable la construction du plus grand port.

La deuxième étape comportait la construction de quais sur une longueur de 1.650 mètres avec dérochements pour obtenir des fonds de 7 fr. 50, et éventuellement la prolongation de la grande jetée sur 600 mètres.

Enfin, pour la troisième étape, était prévu un second bassin, devant être obtenu en prolongeant la grande jetée jusqu'au point 2.250 mètres et en construisant une deuxième jetée transversale parallèle à la première. La surface de ce deuxième bassin serait de 66 hectares par fonds de 9 fr. 50, avec 2.250 mètres de quais (8).

Cette thèse suscita de vives discussions et — combattue énergiquement par la Chambre de Commerce de Casablanca qui craignait qu'on ne renonçât au projet du grand port, et surtout que les autres ports ne reprennent la place qu'ils occupaient dans le vieux Maroc — fut en définitive abandonnée. Elle était cependant très rationnelle, car tout en réservant pour l'avenir la possibilité d'étendre le port, au fur et à mesure des besoins du trafic — avec la troisième étape, on obtenait une surface d'eau de 100 hectares — elle ménageait les finances du Protectorat et offrait le précieux avantage de mettre à la disposition du commerce, dans un délai très réduit, un vrai port doté de quais et d'un outillage moderne, que la formule du grand port, appliquée intégralement ne devait permettre de réaliser en fait que dix ans plus tard.

La modification du projet de 1913 devait néanmoins s'imposer, car ce projet ne prévoyait pas de quais accostables aux grands bateaux. On dressa donc un nouveau programme comportant : le prolongement de la grande jetée jusqu'au point 2.250, la construction immédiate de

(8) G. VIDALENC. — Le port de Casablanca, p. 63.

750 mètres de quais avec terre-pleins le long de la grande jetée pour les voyageurs et certaines marchandises, l'établissement le long de la jetée transversale d'un môle avec terre-pleins destiné aux phosphates, la construction du môle du commerce et de vastes terre-pleins entre le petit port et l'enracinement de la jetée transversale. Une dotation de 220 millions prélevés sur l'Emprunt 1920, devait se trouver comme les précédentes bien insuffisante pour couvrir ces travaux auxquels elle était affectée, et dont la réalisation avait été confiée à la Compagnie Schneider. Les travaux devaient désormais se poursuivre d'une façon continue.

La grande jetée qui, en 1919, avait dépassé, par fonds de 12 mètres, le point 1.090 considéré comme le plus critique, où la force des vagues est évaluée à 30 millions de kilogrammètres, avança les années suivantes à raison de 150 à 270 mètres par an, et atteignit, en 1923, le point 1900. Les courriers de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie Paquet purent accoster à quai à partir du 1^{er} avril 1923, ce qui constitua un très grand progrès. Cette jetée abri est à base trapézoïdale de 70 mètres de large et de 21 mètres de hauteur maximum. Jusqu'au point 1200, le corps de la jetée a été exécuté en blocs artificiels de béton de 40 tonnes. A partir du point 1200, dans le noyau, les blocs de béton ont été remplacés par des blocs d'enrochement immergés à l'aide de chalands à clapets; et la superstructure consiste en un radier en béton armé protégé du côté du large par un parapet de 4 m. 50 de hauteur, également en béton armé. En avant du parapet, a été établi une risberme de 4 m. 50 de largeur en blocs de 60 tonnes. La jetée est faite à l'avancement, à l'aide de titans circulant sur la partie du radier déjà construite. Pour éviter l'effet du tassement produit par la houle, dans le corps de la jetée, et la dislocation du radier, celui-ci a été exécuté par tronçons de 6 mètres de long. Le parapet présente également des joints espacés de 6 mètres. Après trois hivers consécutifs, on ne constate presque plus de tassements. A partir du point 1700, le parapet, qui présenterait trop de prise à la mer, disparaît, et à partir du point 2000, on a adopté un profil un peu plus robuste pour la jetée.

En 1925, la jetée-abri, arrivée au point 2100 offrait une protection déjà suffisante qui permit d'amorcer la jetée transversale. Celle-ci, sauf le radier et le parapet, est construite entièrement en blocs naturels d'enrochement, elle est moins robuste que la grande jetée, et a une forme qui rend possible la circulation, sauf durant les raz-de-marée. Les travaux ont été conduits avec beaucoup plus de célérité que ceux de la grande jetée.

Au fur et à mesure qu'avançaient les travaux des jetées, on s'est efforcé d'aménager la surface d'eau abritée par la construction de quais et de terre-pleins le long des jetées, et par la construction du môle du commerce, long de 800 mètres et large de 220 mètres, qui se trouve à 600 mètres de l'enracinement de la jetée transversale. La construction de ce môle aura nécessité un travail de comblement considérable, des dragages et dérochages importants, en raison de l'éloignement des grands fonds qui sont à plus d'un kilomètre du rivage. Les murs des quais construits suivant un type à peu près uniforme, sont constitués par des assises de blocs en béton armé montées jusqu'à une cote supérieure à celle des marées basses de morte-eau. Au-dessus de cette cote, le mur est construit en maçonnerie. Tous les murs sont fondés sur le rocher, par l'intermédiaire d'une couche de sacs de béton de ciment arrimés au scaphandre. Pour une partie des murs de quais de la grande jetée, au lieu de sacs de béton, on a coulé du béton à fort dosage, dans des coffrages. Les épaisseurs sont calculées pour résister à la poussée des remblais et à une surcharge des terre-pleins de 5.000 kilos par mètre carré. On a tenu compte d'une traction des amarres égale à 1.000 kilos par mètre courant. On a encore, dans le but de diminuer la poussée, interposé entre le mur et les remblais un massif de moellons sains et légers.

Les travaux exécutés et l'effort fourni sont considérables; dès 1926, l'entreprise avait déjà utilisé « pour les remblais, 3 millions de mètres cubes de sable et de terre ; pour les jetées et quais, 500.000 tonnes de moellons, 850.000 tonnes de blocs naturels, 900.000 mètres cubes de blocs artificiels ; et elle avait exécuté 160.000 mètres cubes de maçonnerie et de béton » (9). Elle disposait d'un matériel

(9) G. VIDALENC. — Le port de Casablanca, p. 69.

[illegible]



ATLANTIQUE



Echelle 1:15000

très important : locomotives, pontons-mâtures, chalands, bétonnières, etc., et le personnel occupé fut toujours de plusieurs milliers d'ouvriers et manœuvres; en 1921, par exemple, il comprenait 425 Européens et 2.325 Indigènes. Aussi, dès 1928, on dut affecter au port de Casablanca une nouvelle dotation de 148 millions pour achever les programmes précédents et faire face à de nouvelles extensions portant notamment sur l'allongement de la grande jetée, la construction de nouveaux quais, de terre-pleins et leur aménagement. Cette dotation devait se révéler à son tour, bien insuffisante.

SECTION II

PHYSIONOMIE ACTUELLE

A l'heure actuelle, les programmes de 1913 et 1920 sont complètement terminés, et certains travaux d'extension très avancés. La grande jetée atteint le point 2500 par des fonds de 20 mètres aux plus basses mers et dépasse la petite jetée de 850 mètres. Cette dernière est complètement terminée. Casablanca, comme Alger, rentre dans la catégorie des ports qui, d'après M. Ch. Laroche, ont les caractéristiques suivantes : une grande jetée parallèle à la côte, enracinée au rivage par une de ses extrémités, et dont la branche terminale, prolongée de 4 à 500 mètres au delà du dernier bassin, forme l'avant-port extérieur dans lequel les navires peuvent évoluer pour pénétrer dans le pertuis d'entrée (10). Les deux jetées couvrent une surface utile de 120 à 140 hectares, dont 50 par des fonds de — 9, surface qui constitue un refuge abrité par tout temps. Des tempêtes très violentes, notamment celles du 30 décembre 1924 et du 18 novembre 1926, ont permis de constater la valeur des ouvrages.

Pour l'accostage des navires, le port dispose des quais suivants :

1° Le long de la grande jetée, 800 mètres de quais dont les fonds, augmentant progressivement en allant de l'enracinement à l'extrémité, varient de — 3 à — 12. Les 250 premiers mètres sont utilisés par les chalutiers, remor-

(10) *Journal de la Marine Marchande* du 8 octobre 1931.

queurs, petits navires de la marine de guerre, et les derniers 200 mètres par les gros paquebots assurant le service de l'Amérique du Sud et de l'Afrique Occidentale. Le poste d'accostage des tanksteamers (essence et pétrole) qui se trouve au point 1350, n'est plus guère utilisé à la suite d'un commencement d'incendie qui aurait pu avoir des conséquences désastreuses;

2° Le long de la jetée transversale, 350 mètres de quais par des fonds de 8 au minimum, ont été concédés à l'Office Chérifien des Phosphates, et 400 mètres, actuellement en cours d'aménagement, sont destinés au trafic des charbons;

3° Au môle du Commerce, il y a environ 1620 mètres de quais, dont une grande partie par des fonds de — 9. A l'extrémité de ce môle se trouve une souille de 60 mètres de large.

Enfin, dans le petit port se trouvent encore des quais d'une longueur de 800 mètres dont une partie seulement est accostable par des navires d'un tirant d'eau de 4 m. 50. Le port de Casablanca a donc actuellement plus de 3.000 mètres de quais disponibles pour le trafic des marchandises diverses, dont 2.800 mètres avec des fonds d'au moins 9 mètres à marée basse (11). En arrière des quais s'étendent de vastes terre-pleins.

Dans une étude sur le port de Rouen (12) ; M. LAROCHE, Ingénieur en Chef et Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, montre que le rendement annuel des quais de ce port, en progression constante depuis 1831, a varié au cours des 30 dernières années, de 850 à 1.200 tonnes par mètre linéaire de quai ; en 1918, il a même atteint le chiffre record de 1.460 tonnes. La comparaison du mouvement commercial de différents autres ports avec la longueur des quais dont ils disposent permet de constater que le rendement de 1.000 à 1.200 tonnes au mètre linéaire est normal. Nous sommes donc fondés à dire que les quais dont dispose actuellement le port de Casablanca pour le trafic des marchandises diverses, déduction faite de ceux qui sont affectés aux phosphates, peuvent faire face à un trafic annuel de 2 millions 1/2 à 3 millions de tonnes, à condition toutefois que ces quais soient dotés d'un matériel de manutention moderne et suffisant.

(11) G. TOUTLEMONDE. — Le port de Casablanca, *Revue des arts et métiers*, août 1931, p. 203.

(12) *Journal de la Marine marchande* du 24 septembre 1931, p. 2255.



(Cliché Cassin)

CASABLANCA : Vue du port.

Au premier plan, le môle du Commerce ; en arrière, les docks-silo ;
à gauche, le quai des phosphates.

L'OUTILLAGE

La question de l'outillage prend chaque jour une importance d'autant plus grande que les navires modernes représentant un gros capital, ne font de recettes qu'en naviguant, le temps passé par eux dans les ports est du temps perdu, qu'il faut réduire à celui qui est strictement indispensable à la manutention des marchandises embarquées ou débarquées. Comme le fait remarquer M. le Professeur LAROCHE, « les ports ont perdu leur caractère d'entrepôt qu'ils avaient autrefois, pour devenir de simples organismes de transit où le commerce maritime transborde, sans perdre de temps, les cargaisons de navires à wagons, ou de navires à chalands. La rapidité de ces opérations étant devenue un facteur primordial, on a reconnu très vite la nécessité de remplacer la main-d'œuvre humaine par des engins mécaniques à grand rendement et à bas prix de revient » (13). Ces transformations d'abord appliquées dans les grands ports d'Amérique et d'Europe, ont été assez longues à s'implanter dans ceux de l'Afrique du Nord qui avaient le privilège de disposer d'une main-d'œuvre abondante et bon marché. Ces ports n'avaient souvent aussi, que des terre-pleins insuffisants. Si certains ports du Maroc restent encore handicapés au point de vue outillage, nous devons reconnaître que Casablanca est particulièrement privilégié. Pour le transbordement, la manutention, l'emmagasinement et l'évacuation des marchandises, il dispose d'un matériel naval important, d'engins de levage perfectionnés de vastes terre-pleins, de hangars et magasins, de voies ferrées et même d'un outillage spécialisé pour les phosphates et les céréales.

Matériel naval. — Le service du port possède : 9 remorqueurs dont 1 de 400 CV., 8 de 80/150 CV. ; 57 chalands dont la puissance varie de 50 à 160 tonnes ; 43 barcasses de 30 tonnes chacune ; 5 citernes flottantes de 5 à 100 tonnes chacune. Tout ce matériel flottant est affecté au transbordement des marchandises et au ravitaillement des navires. Il y a encore un canot de sauvetage insubmersible, un bateau-pompe pour la lutte contre l'incendie, divers dépôts flottants de charbon de soute et 5 remorqueurs pour le mouvement des navires.

(13) *Journal de la Marine marchande* du 17 septembre 1931, p. 2206.

Appareils de levage et de manutention. — Le trafic bord à quai des navires et barcasses est assuré par : 33 grues à vapeur dont une de 25 tonnes, 1 de 15 tonnes, et 26 de 1 tonne 1/2 à 6 tonnes, réparties entre le petit port et les quais de la grande jetée ; 3 grues électriques de 3 tonnes ; 2 grues électriques de 1 tonne 1/2, et 23 grues électriques à relevage de flèche et à translation, d'une force de 5 tonnes chacune. Ces dernières grues ont une portée d'axe qui varie de 8 à 17 mètres, ce qui donne en dehors de l'arête du quai une portée de 3 à 4 mètres ; chacune d'elles est montée sur un portique de 15 mètres de large sous lequel peuvent passer 3 voies ferrées. Le matériel électrique comprend encore un titan de 100 tonnes, un portique roulant de 25 tonnes, et, depuis peu seulement, monté sur le môle du commerce, un portique roulant de 56 mètres de long, 13 mètres de haut, pouvant déplacer 30 tonnes de poids utile et destiné au débarquement des grosses pièces de métallurgie. Il y a aussi 2 pontons-mâtures, l'un de 40 tonnes et l'autre de 150, 3 auto-grues de 3 tonnes 1/2 sur camion.

Si l'on considère que le rendement horaire des appareils atteint aujourd'hui normalement 12 tonnes 1/2 pour les marchandises diverses, 40 tonnes pour le charbon et les marchandises pondéreuses avec des grues de 1 tonne 1/2, 55 tonnes avec des grues de 3 tonnes (14) et 75 tonnes avec des grues de 5 tonnes, le matériel et les engins de levage dont dispose actuellement le port de Casablanca, peuvent faire face à un trafic de plus de 3 millions de tonnes de marchandises diverses. En 1929, avec un matériel de manutention et de levage d'un rendement trois fois moindre, ce port a pu assurer un trafic d'un million de tonnes de marchandises diverses, et cela, en effectuant même la plupart des opérations, non pas à quai, mais à l'aide d'allèges et de barcasses. Nous avons constaté, à plusieurs reprises, au cours de 1932, que 10 à 15 % à peine de ce matériel étaient en action. C'est dire que cette partie de l'outillage paraît bien en rapport avec la longueur des quais construits.

Terre-pleins, magasins et hangars. — Les terre-pleins couvrent une superficie de plus de 400.000 m², dont la

(14) *Journal de la Marine marchande* du 8 octobre 1931, p. 2382.

plus grande partie a été gagnée sur la mer par remblai, ce qui constitue un obstacle sérieux pour la construction de magasins et de hangars définitifs, des tassements de terrain pouvant se produire encore pendant de longues années ; aussi, il n'a été construit jusqu'à ce jour que des magasins provisoires en matériaux légers et couverts de fibro-ciments.

Les magasins publics couvrent une superficie de 62.000 m² environ et les magasins particuliers appartenant pour la plupart à des exportateurs de céréales représentent environ 20.000 m². D'autres magasins sont projetés sur le môle de Commerce.

L'évacuation des marchandises vers l'intérieur ou leur transport à quai ou en magasin sont facilités par des voies ferrées et des routes. Au môle du Commerce, l'espace de dégagement derrière les quais a une profondeur de plus de 100 mètres, dont 25 mètres pour les voies ferrées, 70 mètres pour les hangars en arrière desquels seront établies des voies charretières pavées. Or, dans les grands ports, la profondeur des espaces de dégagement varie ordinairement de 80 à 90 mètres. Exceptionnellement, le quai de la Garonne au Havre affecté au trafic du coton dispose d'une profondeur de dégagement de 115 mètres. En arrière du môle du Commerce, doivent être construits sur les terre-pleins, les magasins généraux. Les terre-pleins qui bordent les quais sont largement suffisants ; ils sont, ou seront tous pourvus de 3 voies parallèles aux quais, pour l'évacuation des marchandises déchargées directement des bateaux sur les wagons. Ce réseau aboutira à un faisceau de triage en cours d'installation à l'enracinement du môle du Commerce où seront rassemblés les wagons pour être ensuite dirigés vers l'intérieur.

OUTILLAGE SPÉCIALISÉ

Mais à Casablanca, où l'on a vu grand, et où l'on a voulu faire grand d'un seul coup, on ne s'en est pas tenu à l'outillage ordinaire ; on a doté ce port d'un outillage spécialisé, d'abord pour les phosphates et ensuite pour les céréales.

Outillage d'embarquement des phosphates. — L'Office des Phosphates, sur une partie des 350 mètres de quais de la jetée transversale qui lui ont été affectés, a construit

des magasins qui lui permettent de stocker un volant de 90.000 tonnes de phosphates environ. Un outillage tout à fait moderne, basé sur un système de tapis roulants, permet d'assurer avec un personnel extrêmement réduit, la manutention d'un tonnage de minerai considérable. Le minerai, qui arrive en wagons-trémies, aux quais, y est déchargé automatiquement dans des trémies, d'où il est repris et conduit par des tapis roulants, soit directement dans les bateaux accostés à quai, soit en l'absence de ceux-ci dans le magasin de réserve d'où il sera repris, toujours à l'aide de transporteurs mécaniques, pour être embarqué.



Quai des Phosphates.

(Cliché Cassuto)

Grâce à cet outillage, on a pu embarquer au cours des années 1929, 30, 31, jusqu'à 1.000 tonnes à l'heure, ce qui a permis de faire face à un trafic de plus de 1.700.000 tonnes avec les 150 mètres de quais aménagés dont disposait seulement l'Office, soit plus de 11.000 tonnes par mètre linéaire de quai (15). C'est là un rendement annuel qui figure parmi les plus importants du monde. Le doublement de l'installation de l'outillage en voie d'achèvement rendra possible un rendement horaire de 2.000 tonnes.

(15) *Journal de la Marine marchande* du 8 octobre 1931, p. 2382.

Les docks-silos. — En vue de remédier à l'encombrement des quais, sur la demande de la Chambre de Commerce, en août 1929, il fut décidé que le port de Casablanca serait doté de docks-silos susceptibles d'emmagasiner jusqu'à 30.000 tonnes de céréales. A cet effet, la Chambre de Commerce obtint la concession de 20.000 m² de terre-pleins et 300 mètres de quais, à partir de l'enracinement du môle du commerce. Elle fut autorisée, le 17 avril 1929, à procéder à l'émission d'un emprunt, avec garantie des annuités par le Protectorat, pour la construction de ces silos dont elle aurait l'exploitation directe ou indirecte. Le bâtiment a 30 mètres de large, 56 mètres de haut et se trouve à 36 mètres des quais. Les travaux ont été conduits rapidement et l'outillage est déjà prêt à fonctionner. Ces docks-silos sont pourvus de toutes les installations nécessaires pour assurer la réception des céréales, leur nettoyage, pesage, ensilage, aération, et leur évacuation vers les postes d'embarquement ; les bandes transporteuses et les élévateurs sont calculés pour embarquer 400 tonnes à l'heure.

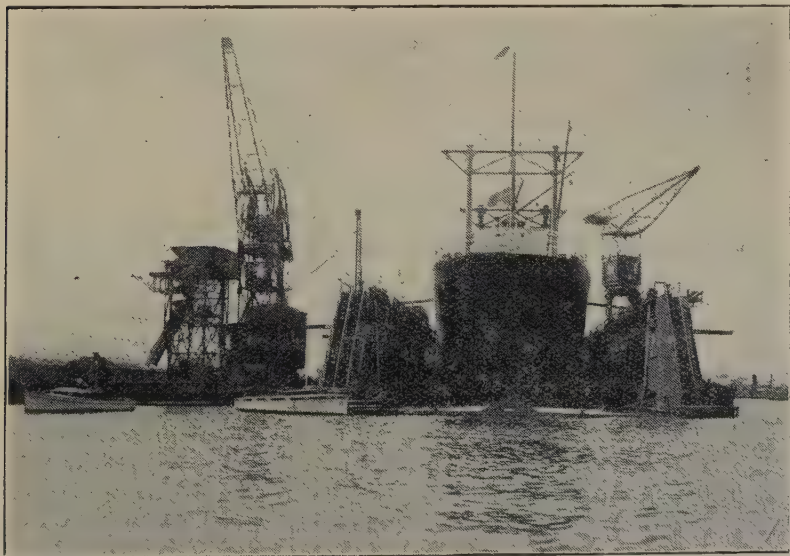
Cet outillage, dont le coût était évalué à 17.000.000 de fr., a été prévu pour l'exportation de 1.500.000 à 2.000.000 de quintaux de céréales. Il permettra en tout temps aux bateaux qui passeront à Casablanca ou dans les parages, d'y trouver un fret de retour dont le chargement peut être fait dans un temps très réduit.

Il n'est donc nullement excessif d'affirmer que d'ores et déjà, le port de Casablanca est équipé pour faire face à un trafic de 3 millions de tonnes, au moins, de marchandises diverses et à un tonnage à peu près égal de phosphates.

Parc à mazout. — Sur la jetée transversale se trouve un poste pour la réception et la distribution du mazout destiné aux navires de la marine militaire. Ce poste est relié par une double canalisation à un parc à mazout qui situé à 4 km. 1/2 à l'arrière, comporte 4 réservoirs d'une contenance totale de 40.000 tonnes et où a été construite une usine destinée à réchauffer le mazout pour lui donner la fluidité nécessaire à son pompage et à sa circulation entre le parc et la jetée transversale. Une installation pour la

marine marchande, en cours de réalisation, aura des réservoirs d'une contenance de 8.000 tonnes.

Les engins de radoub. — Comme engins de radoub, le port de Casablanca, moins bien pourvu qu'au point de vue de l'outillage de manutention, ne dispose, pour la réparation et le carénage des bateaux, que d'une cale de hâlage de 900 tonnes de déplacement, d'un dock flottant de 5.000 tonnes. Ce dock flottant présente les caractéristiques suivantes : longueur 136 m. 50, largeur intérieure 18 m. 50, largeur extérieure 23 m. 75, hauteur de bout en bout 10 m. 86, tirant d'eau 9 m. 86. Son immersion s'effectue au moyen de 24 compartiments étanches munis de vannes que l'on lève pour le remplissage. Pour faire élever le dock, on ferme les vannes et immédiatement de puissantes pompes entrent en action, vident les compartiments, et le dock s'élève progressivement avec sa charge. Sur les parois supérieures se trouve une grue roulante de 5 tonnes destinée à déplacer les grosses pièces métallurgiques. L'exploitation commerciale du dock flottant a été confiée à la Société Chérifienne de remorquage et d'assistance ; mais les réparations pourront être effectuées par n'importe



Le dock flottant.

(Cliché Cassuto)

quel chantier de construction au choix du propriétaire du bateau à réparer ou à caréner. Toutefois, ce dock, qui constitue un progrès sérieux, ne pourra être utilisé par les grands navires.

Ravitaillement en eau et charbon de soute. — Les navires peuvent se ravitailler en eau douce aux nombreuses prises d'eau installées sur les quais et aux trois citernes flottantes mouillées dans l'avant-port. Quant au charbon de soute, il se trouve stocké sur des terre-pleins, d'où il est amené aux navires à l'aide de barcasses, ou sur des dépôts flottants constitués par des chalands spéciaux. Un grand ponton de 5.000 tonnes de portée constitue notamment un dépôt flottant très important. Le ponton et les chalands sont remplis par des allèges qui font le va-et-vient entre eux et les terre-pleins.

Sur l'emprunt quinquennal 1932-37, une somme de 195 millions a été encore affectée à Casablanca en vue de construire un quai à charbon, terminer et équiper le môle du Commerce, compléter l'outillage du port et prolonger la grande jetée, jusqu'au point 2850. On attend de l'allongement de cette grande jetée, une plus grande sécurité dans l'avant-port (16). La passe d'entrée doit être rétrécie à 150 mètres au lieu de 210 mètres, largeur actuelle.

L'exploitation du port. — L'exploitation du port, comme la construction des ouvrages, se fait sous la direction de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de Casablanca ; on a suivi en cela l'exemple des principaux ports français où le Directeur du port a, sous ses ordres, tous les services de construction et d'exploitation. Depuis 1930, l'exploitation du port de Casablanca constitue un budget annexe et jouit d'une certaine autonomie financière (17). Mais de même que les travaux de construction sont exécutés par des entreprises particulières, l'exploitation a été confiée à un concessionnaire, la manutention marocaine, dont les relations avec l'Etat et le public sont délimitées par un contrat spécial qui fixe en même temps les taxes que le concessionnaire est autorisé à percevoir pour toutes les opérations nécessitées par le trafic maritime. Ces opéra-

(16) *Vigie Marocaine* du 12 février 1932.

(17) René HOFFHERR, — *L'Economie Marocaine*, p. 270.

tions comportent surtout l'embarquement ou le débarquement des marchandises, soit à quai, soit par l'intermédiaire de barcasses ou d'allèges, leur transport en magasin et leur garde en magasin pendant un délai déterminé.

Les emplacements de mouillage ainsi que les postes d'accostage sont indiqués par le Commandant du port, les officiers et maîtres du port. L'entrée et la sortie des navires ne peut se faire qu'avec le concours des pilotes attachés au port. Le Commandant, les officiers, les maîtres du port et les pilotes sont placés sous les ordres de l'Ingénieur en Chef des Travaux publics (18).

Casablanca : victoire technique mais gros sacrifices. —

Le port de Casablanca marque un triomphe éclatant de la science et de la technique sur les éléments déchaînés. Contrairement à toutes les affirmations pessimistes, la grande jetée a résisté aux plus grosses tempêtes. Ce port parfaitement sûr offre avec son avant-port une surface d'eau abritée de près de 160 hectares. Il peut recevoir les plus grands navires, et constitue un établissement maritime de premier ordre pouvant faire face à un trafic annuel de 6 millions de tonnes.

Nous ne pensons pas diminuer le mérite des techniciens éminents qui ont conçu et réalisé cette œuvre grandiose en recherchant quelle est l'importance des sacrifices financiers qu'elle a entraînés.

Le port de Casablanca, un des rares ports du monde conquis sur une mer à marée, aura imposé des sacrifices financiers énormes au Protectorat — la grande jetée revient à 100.000 francs approximativement le mètre linéaire — (1). Mais ces sacrifices sont d'autant plus difficiles à chiffrer que les travaux ont été poursuivis avec des fonds de provenances diverses durant une période de fortes variations monétaires, et que l'Administration ne consent pas facilement à livrer ses secrets sur ce point.

Sa construction aura absorbé au titre des fonds d'emprunt 615 millions et demi qui se répartissent de la façon suivante entre les différents emprunts :

(18) *Maroc Maritime* du 15 janvier 1931, p. 7.

(1) G. TOUTLEMONDE. — Le port de Casablanca, *Revue des arts et métiers*, août 1931, p. 282.

Emprunt de 1904.....	2.500.000 fr.
— 1914.....	50.000.000 fr.
— 1920.....	220.000.000 fr.
— 1928.....	148.000.000 fr.
— 1932.....	195.000.000 fr.
	615.500.000 fr.

Il faut noter immédiatement que ce chiffre de 615 millions 500.000 francs qui ne représente pas la totalité des crédits affectés au port de Casablanca, n'est en réalité qu'un trompe-l'œil, puisqu'il exprime en francs dévalorisés les dépenses dont une bonne part a été payée en or. Aussi, pour avoir une idée à peu près exacte de ce qu'aura coûté le port de Casablanca, il faut tenir compte de l'emploi de ces crédits dans le temps et, jusqu'en 1926, des variations du change.

Les deux premières tranches de 2.500.000 francs et de 50.000.000 francs (emprunt 1904 et 1914) absorbées en 1919 (2), représentent 262.500.000 de francs dévalorisés, ce qui majore le prix de revient de 210 millions de francs. D'après M. G. VIDALENC (3), sur les 270 millions affectés au port de Casablanca par les emprunts de 1914 et 1920, 220 millions (soit 170 millions sur l'emprunt 1920), avaient été utilisés en juin 1925. Ce chiffre est vraisemblablement au-dessous de la réalité, car le total des crédits ouverts jusqu'en 1924 pour les ports, au titre de l'emprunt de 1920, s'élève à 176.920.000 francs (4), répartis à raison de .

1921..	87.300.000 fr.
1922..	35.000.000 fr.
1923..	39.220.000 fr.
1924..	15.400.000 fr.
	176.920.000 fr.

Ces crédits ont dû être absorbés presque en totalité par Casablanca, étant donné que les travaux des autres ports à équiper sur fonds d'emprunt, n'ont commencé sérieusement que quelques années plus tard. En 1927, les 20 mil-

(2) *Annuaire économique et financier*, 1920-21, p. 67.

(3) Le port de Casablanca, p. 72.

(4) *Annuaire de statistique générale*, année 1925, p. 358.

lions de l'emprunt 1920 prévus pour Agadir n'avaient pas encore été utilisés (5), et à la même époque, Safi n'avait que 500 mètres de jetée.

Si l'on admet que les crédits de l'année 1921 couvrent à la fois des dépenses de 1920 et 1921, on constate que les dépenses annuelles engagées pendant la période 1920 à 1924 sont en moyenne de 35 millions. Ceci est d'autant plus vraisemblable que fin 1925, les dépenses effectuées sur l'emprunt de 1920 au titre des ports, s'élèvent à 220 millions (6) et les dépenses mandatées au 31 décembre 1926 à 249.225.000 francs (7). Il est donc logique de considérer qu'une somme de 30 à 35 millions a été engagée en 1925. Et alors, en tenant compte des variations du change jusqu'à l'année de la stabilisation, les dépenses s'établissent comme suit pour la période de 1920 à 1925 :

ANNÉE	DÉPENSE en monnaie légale (francs)	COURS moyen de la livre au mois d'avril (8)	DÉPENSE en francs dévalorisés suivant le cours de la livre	EXCÉDENTS dûs aux variations du change (francs)
1920	35.000.000	62	70.565.000	35.565.000
1921	35.000.000	53	82.547.000	47.547.000
1922	35.000.000	48	91.146.000	56.146.000
1923	35.000.000	70	62.500.000	27.500.000
1924	35.000.000	71	61.620.000	26.620.000
1925	35.000.000	92	47.554.000	12.554.000
	240.000.000		415.932.000	205.932.000

Les dépenses du port engagées sur fonds d'emprunt, chiffrées en francs stabilisés s'élèvent donc en définitive à :

Montant des emprunts.....	615.500.000 fr.
Excédent dû aux variations de change, période antérieure à 1919.....	210.000.000 fr.
Excédent dû aux variations de change, période de 1920 à 1925 inclus.....	205.932.000 fr.
Total.....	1.031.432.000 fr.

(5) Lucien GRAUX. — *Le Maroc économique*, p. 576.

(6) *Annuaire de statistique générale*, année 1926, p. 321.

(7) *Annuaire de statistique générale*, année 1927, p. 296.

(8) André COLLIEZ. — *Notre Protectorat Marocain*, p. 219.

A cette somme déjà très élevée, s'ajoutent différentes autres dépenses, telle que la construction des docks-silos à céréales, par la Chambre de Commerce de Casablanca, qui a été autorisée à émettre un emprunt de 19.500.000 frs (9) ; celle beaucoup plus importante encore, engagée par l'Office Chérifien des phosphates qui figure au bilan de 1931 pour la somme de 43.912.200 francs (10), dont 18.050.000 francs engagés de 1921 à 1926 (11).

Ainsi, en comprenant les 195 millions de l'emprunt de 1932 dont une bonne partie est absorbée (au début de 1932 50 millions avancés par la Trésorerie, avaient été dépensés par provision sur cet emprunt) (12). le prix de cette installation maritime atteint en monnaie stabilisée la somme de 1.094.844.000 francs.

Nous sommes hélas, bien loin des 50 millions de francs-or prévus en 1913-14 pour la construction de cet emporium ; et ceci nous montre que l'Administration de la Métropole n'a nullement le monopole des sous-estimations initiales de travaux et des dépassements de crédits qu'on lui reproche si souvent. Sous ce rapport celle du Protectorat la surpasse certainement.

Nous devons d'ailleurs ajouter qu'en dehors de ces sommes mentionnées par les documents officiels ou semi-officiels que le public a le droit de consulter, il en existe un certain nombre d'autres dont l'affectation est plus difficile à préciser et que nous avons négligées, notamment celles qui sont engagées soit au titre du budget ordinaire, soit au titre du budget spécial des Travaux publics. C'est ainsi, qu'au cours des années 1927-28-29, il a été dépensé pour les ports et le matériel maritime 29.618.000 francs qui figurent au résumé des Recettes et Dépenses du Budget général sous la rubrique « Dépenses sur Recettes avec affectation spéciale autre que les fonds d'emprunt » (13).

Quoiqu'il en soit, la politique portuaire suivie au Maroc, en opposition manifeste avec la politique française de dispersion des crédits, a abouti à une concentration à Casa-

(9) *Bulletin Officiel* du 29 juillet 1932 (1^{re} partie), p. 1180.

(10) *Bulletin Officiel* du 19 août 1932 (2^e partie), p. 951

(11) Roger CHAPUS. — *L'exploitation des phosphates au Maroc*, p. 120-226.

(12) *La Vie Marocaine* du 12/2/1932, et rapport de Jean LE NABEC sur le budget de 1932.

(13) *Annuaire de statistique générale du Maroc*, année 1930, p. 380-381.

blanca de plus de 80 % des fonds d'emprunt destinés aux ports dont la construction et la gestion relèvent de l'Administration.

C'est un fait accompli, le grand port est construit. Mais selon l'expression du Général LYAUTEY : « Un port, ce n'est qu'une porte. Il ne vaut que par ce qui y arrive et par ce qui en sort, par ses débouchés qui vont drainer les produits de l'intérieur et y conduire l'importation » (14).

Dans l'étude des différentes fonctions économiques de ce port, nous allons examiner si sa situation géographique, l'étendue et la richesse de son hinterland, en tenant compte d'une évolution normale, sont ou seront dans un avenir rapproché, en mesure de fournir à Casablanca, les éléments d'un trafic en rapport avec sa puissance de travail.



(14) LYAUTEY. — *Paroles d'Action*, p. 288.

CHAPITRE DEUXIEME

La fonction commerciale

SECTION I

Généralités sur la fonction commerciale des ports

Parmi les marchandises embarquées ou débarquées dans un grand port, certaines n'y entrent que pour repartir par mer sur leur destination définitive. Pour elles, le port n'est qu'un carrefour de lignes maritimes ou un marché, elles n'y font qu'une halte temporaire dans un entrepôt ou parfois même sur les quais. L'arrière-pays du port demeure totalement étranger à leur mouvement. Elles n'en viennent pas, n'y pénètrent pas et n'y subissent aucune transformation. Mais très souvent, si ces marchandises ne subissent aucun traitement mécanique en dehors de leur déplacement, elles sont au contraire traitées commercialement. Elles font l'objet de transactions très importantes, soit au comptant, soit à terme ; et le port joue alors le rôle d'une importante place de commerce, plus particulièrement spécialisé sur une ou quelques catégories de marchandises. C'est ainsi que Londres est devenu le marché des laines d'Australie ; Liverpool celui des cotons, Hambourg et le Havre ceux du café. L'existence d'un marché dans le port exerce à son tour une attraction des marchandises.

Mais l'importance des marchandises entreposées dans un port est très souvent fonction de la richesse du pays et de l'abondance de ses disponibilités, quelquefois plus que des facilités d'écoulement des produits. Nous savons, en effet, que si les quantités de cafés entreposées au Havre sont bien supérieures à celles de Hambourg qui, cependant, a des

facilités d'écoulement vers l'intérieur et même par mer beaucoup plus grandes que celles dont dispose le port du Havre, cela tient uniquement à la richesse du bas de laine français. Les commerçants peuvent, au Havre, mobiliser, grâce au warrantage, les sommes énormes que représentent les marchandises entreposées, à des conditions très avantageuses. Ces opérations sont facilitées par le marché à terme et la Chambre de liquidation.

D'autres marchandises sont manipulées dans un port pour servir à la consommation, au ravitaillement des navires qui le fréquentent. Dans ce cas, la fonction commerciale se présente sous une physionomie toute particulière qui donne au port la qualité de port de relâche.

C'est la fonction commerciale qui, la première, a pris naissance dans l'antiquité. Les villes maritimes de l'antiquité en l'absence de communications terrestres, étaient les seules qui entretenaient des relations commerciales avec les villes voisines. Aussi, étaient-elles très prospères, par conséquent très convoitées, et on comprend dès lors qu'elles aient cherché à s'isoler ; Aradus se perche sur un îlot, l'ancienne Tyr, ruinée par une guerre, se reconstruit dans une île voisine, et Alexandre ne pourra s'en emparer que par la construction d'une digue la reliant à la terre. Plus tard Venise s'embourbe volontairement dans ses lagunes ; les ports des Pays-Bas, de Hambourg, de Dunkerque, s'établissent au milieu des marais. L'isolement terrestre était une nécessité pour les ports de l'antiquité et même du Moyen-Age. Cela ne nuisait guère à leur commerce exclusivement maritime ; les marchandises de mer qui s'échangeaient contre des marchandises de mer, étaient toutes d'une grande valeur et ne représentaient qu'un faible tonnage. La situation géographique était la condition essentielle et, pour ainsi dire, unique du développement d'un port.

La transformation des moyens de transport, le développement des voies terrestres, surtout l'utilisation de la vapeur, la construction des navires de fort tonnage et de grand tirant d'eau ont ajouté d'autres conditions. Le navire actuel représente un capital très élevé qu'il faut faire rendre, et, qu'il soit en marche ou à l'arrêt, il est grevé de frais généraux considérables. Aussi, le port d'escale, plus que tout autre, devra être pourvu de bassins vastes et profonds,

de quais suffisants, d'un outillage perfectionné pour y effectuer les opérations d'embarquement et de débarquement dans le minimum de temps. De plus, les armateurs devront être assurés d'y trouver en tout temps du fret disponible à caractère international et suffisamment varié pour qu'ils puissent équilibrer leur chargement. Il en résulte que le port, non seulement, ne peut plus être isolé du reste du pays, mais doit au contraire se trouver au point d'aboutissement d'un grand réseau de voies terrestres le mettant en contact avec son hinterland. En outre, le navire doit pouvoir s'y ravitailler en charbon ou mazout et en tout ce qui lui est nécessaire.

Enfin pour que la fonction commerciale atteigne son maximum de développement, il faut que le port soit soumis à un régime douanier favorable qui exempte le commerce d'un protectionnisme étroit et de formalités administratives excessives. La navigation d'escale est toujours une source de profit pour le port, surtout quand celui-ci se double d'un port charbonnier ; mais elle exige des conditions fort complexes.

SECTION II

Situation géographique -- Relations maritimes et mouvement maritime du port

I. — SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET CONDITIONS PHYSIQUES

Casablanca ne jouit pas comme certains ports, du privilège de se trouver au carrefour de plusieurs voies maritimes. Néanmoins, sa situation sur la côte occidentale du Maroc, à la latitude de 33°, 39', à 350 km. environ au Sud de Tanger n'est point mauvaise, et ne saurait constituer un obstacle sérieux au développement de sa fonction commerciale. Certains espoirs sont permis, si l'on considère

que le Maroc est de moins en moins une impasse. Il est déjà choisi comme port d'escale par la Cie Paquet pour sa ligne Marseille-Dakar ; par la Cie Maritime Belge du Congo ; par la Cie Transméditerranéenne Espagnole pour sa ligne Barcelone-Casablanca-Canaries.

Ces arrêts de services sont encore peu de choses, mais peuvent être considérés comme une indication précieuse pour l'avenir, et il n'est pas excessif de prévoir qu'un certain nombre de Compagnies françaises et étrangères, assurant des services de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique du Sud, prendront sous peu l'habitude de le desservir régulièrement. Il pourra même être touché par quelques-unes des Compagnies qui assurent des services entre l'Europe Occidentale et l'Amérique du Sud, qui, à l'heure actuelle, se contentent de faire escale à Las Palmas ; déjà, les paquebots de la Cie Italienne Générale qui, revenant d'Amérique du Sud se rendent à Gènes et Naples, font éventuellement escale à Casablanca.

Les conditions physiques de ce port sont des plus favorables. Son accès est possible de jour et de nuit aux plus grands navires ; il dispose, d'ores et déjà, par des fonds de 5 à 14 mètres, de 120 à 140 ha d'eau complètement abrités (160 avec l'avant-port) (1), surface supérieure à celles des ports : d'Alger (135 ha), d'Oran (100 ha), et de Dunkerque (69 ha) (2), comparable à celle du Havre ; de 3.000 mètres de quais par des fonds de 8 à 12 mètres et un outillage perfectionné qui permet aux navires y faisant escale de réduire au minimum leur durée de stationnement. Les entrepôts dont il est ou sera doté incessamment sont autant de conditions favorables au développement de cette fonction du port.

Le dégagement des quais est facilement assuré, grâce à l'étendue des terre-pleins, et à la possibilité d'évacuer rapidement vers l'arrière-pays, par voie ferrée ou transports routiers, les marchandises débarquées. Les docks-silos présentent l'avantage appréciable de pouvoir assurer l'embarquement des céréales d'une façon beaucoup plus rapide que précédemment, et de livrer une marchandise mieux conditionnée.

(1) J. ROUCH. — *Revue scientifique illustrée*, p. 73. — Le port de Casablanca.

(2) Albert CLAVEILLE. — *Nos ports*, p. 48.

II. — RELATIONS MARITIMES DU PORT

Casablanca, choisi d'abord comme tête de ligne par la Cie Paquet et la Cie Transatlantique, et pris ensuite comme port de débarquement pour les troupes d'occupation, a vu grossir assez rapidement le nombre des compagnies de navigation qui le desservent, y ont installé des agences, ou en ont fait leur tête de ligne au Maroc. Des services réguliers et irréguliers sont assurés par les compagnies suivantes, de diverses nationalités :

A) *Services réguliers*

a) *Compagnies françaises :*

1° Ligne Bordeaux-Casablanca ; la Cie Générale Transatlantique : un service de paquebots tous les 10 jours en hiver, toutes les semaines en été ;

2° Ligne Bordeaux-Casablanca-Port-Lyautey-Larache-Fedhala-Mazagan ; la Cie Générale Transatlantique : un service mensuel de cargos ;

3° Ligne Casablanca-Marseille ; la Cie Fraissinet : un service mensuel de paquebots mixtes ; la Cie Fabre : un service mensuel de paquebots mixtes ;

4° Ligne Marseille-Tanger-Casablanca ; la Cie Paquet : un service de paquebots tous les 10 jours en hiver, toutes les semaines en été ;

5° Ligne Marseille-Tanger-Casablanca-Dakar ; la Cie Paquet : un service bi-mensuel de paquebots ;

6° Ligne Marseille-Barcelone-Tanger-Casablanca-Mazagan-Safi-Mogador-Agadir ; la Cie Paquet : un service bi-mensuel de cargos mixtes ;

7° Ligne Marseille-Port-Lyautey-Rabat-Casablanca-Ports du Sud-Canaries-Sénégal ; la Cie Paquet : un service mensuel de cargos ;

8° Ligne Marseille-Casablanca-Côte-d'Ivoire ; la Cie Fraissinet : un service mensuel de paquebots mixtes ; la Cie Fabre : un service mensuel de paquebots mixtes ;

9° Ligne Dunkerque-Mer de Chine-Casablanca-Hambourg ; la Cie des Messageries maritimes : un service mensuel de cargos ;

10° Ligne La-Pallice-Casablanca-Port-Lyautey ; la Société des cargos bretons : un service mensuel de cargos ;

11° Ligne Dunkerque-Boulogne-Casablanca-Mazagan-Safi-Rabat-Port-Lyautey ; la Cie S.A.G.A. : un service mensuel de cargos ;

12° Ligne Oran-Tanger-Casablanca-Port-Lyautey (Ceuta-Méllilla suivant fret) ; Cie Mazella : un service bi-mensuel de cargos mixtes.

b) Compagnies étrangères :

1° Ligne Trieste-Ports d'Espagne-Tanger-Casablanca ; la Cie Tripovich (Italienne) : une service mensuel de cargos ;

2° Ligne Gibraltar-Tanger-Casablanca ; Cie Bland-Line (Anglaise) : un service bi-mensuel de paquebots mixtes ;

3° Ligne Gibraltar-Tanger-Casablanca-Ports du Sud-Rabat-Oran-Méllilla-Alger-Gibraltar ; Cie Bland-Line (Anglaise) : un service bi-mensuel de cargos ;

1° Ligne Barcelone-Carthagène-Casablanca-Canaries ; Cie Transméditerranée (Espagnole) : un service bi-mensuel de cargos mixtes ;

5° Ligne Hambourg-Portugal-Casablanca ; Cie Oldenburg Portugiesche Dampschiffahrt (Allemande) : un service bi-mensuel de cargos ;

6° Ligne Londres-Gibraltar-Tanger-Larache-Ports de la zone française-Gibraltar-Londres ; Cie J. Power Steamship et Cie Ltd (Anglaise) : un service bi-mensuel de cargos.

B) Services irréguliers

a) Compagnies françaises :

1° Ligne Bordeaux-Casablanca-New-York-Bordeaux ; Cie Générale Transatlantique : services de paquebots mixtes et cargos ;

2° Ligne Marseille-Tanger-Casablanca-Ports du Sud-Port-Lyautey qui touchent aussi Valencia-Malaga-Barcelone ; Cie Paquet : service de cargos ;

3° Ligne Boulogne-Casablanca-Rabat-Port-Lyautey ; Mory et Cie : service de cargos ;

4° Ligne Cardiff-Newport-La-Pallice-Casablanca ; Société des chargeurs de l'Ouest : un service de cargos ;

5° Ligne Rouen-Casablanca-Ports d'Allemagne et Hollande ; Société des Armateurs français : service de cargos ;

6° Ligne Bordeaux-Casablanca-Côte Occidentale d'Afrique-Congo ; Cie des chargeurs réunis : escales exceptionnelles des paquebots mixtes ;

b) Compagnies étrangères :

1° Ligne New-York-Casablanca ; Cie Américan Export-Corporation (Etats-Unis) ;

2° Ligne New-York-Casablanca-Méditerranée ; Cie Américan Export-Line (Etats-Unis) ;

3° Ligne Susak-Côte de Dalmatie-Malte-Marseille-Alger-Oran-Tanger-Casablanca-Canaries-Casablanca-Susak ; Cie Océania (Yougo-Slave) ;

4° Ligne Hambourg-Ports d'Espagne-Casablanca ; Cie Brys et Gislen (Allemande) ;

5° Ligne Trieste-Marseille-Ports du Maroc-Ouest-Africain ; Cie Libéra Triestina (Italienne) ;

6° Ligne Gènes-Alger-Casablanca-Canaries-Dakar ; Cie Roma de Gènes (Italienne) ;

7° Ligne Goteborg-Sundswall-Gèfle-Ports du Maroc-Suède ; Cie Lloydsvenska (Suédois).

Tous les services irréguliers des Compagnies étrangères sont assurés par des cargos.

Toutes les Compagnie de navigation desservant le port de Casablanca, y ont installé des agences ou y sont représentées.

III. — MOUVEMENT GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION

En 1911, le port de Casablanca fréquenté par 670 navires jaugeant 502.561 tx. occupait le 1^{er} rang des ports marocains, et son mouvement maritime représentait 42 % du mouvement général de la navigation des ports de la zone française.

La guerre a eu sur ce port, comme sur tous ceux de l'Afrique du Nord une répercussion profonde. Aussi, ce n'est guère qu'après 1919-1920 qu'on pourra noter une progression sensible de son activité ; et déjà, en 1923, on cons-

tate par rapport à 1911 une augmentation de 173 %. A partir de ce moment, dans cette rade jadis inhospitalière, les navires apparaîtront toujours plus nombreux, au fur et à mesure que les travaux de la grande jetée se poursuivront. En 1930, le port de Casablanca a été touché par 2.234 navires jaugeant 3.506.000 tx., représentant 73 % de l'ensemble du tonnage de jauge des navires ayant touché les ports du Maroc. En moins de 20 ans, son mouvement maritime a septuplé, et le tonnage moyen des navires qui le fréquentent est passé durant la même période de 749 à 1.569 tonneaux (jauge nette). De plus, depuis quelques années, au cours des croisières touristiques, il est touché par de très grands navires, (comme le « France ») qui manœuvrent commodément dans le port et s'amarrèrent aux quais de la grande jetée. C'est là un témoignage impressionnant de « l'efficacité des travaux du port, et de l'habileté des savants ingénieurs qui l'ont construit » (3).

Le tableau ci-dessous du mouvement de la navigation permet de se rendre compte de l'évolution du tonnage de chaque pavillon.

(3) J. ROUCH. — Le port de Casablanca. — *Revue scientifique illustrée* du 13 février 1932, p. 76.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

(Navires entrés par pavillon, tonnage de jauge nette).

ANNÉES	FRANCE		ANGLAIS		ALLEMANDS		ESPAGNOLS		DIVERS		TOTAUX	
	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux
1911	240	223.818	193	100.222	34	32.502	120	81.772	63	32.347	670	592.661
1923	619	715.563	498	430.526	»	»	347	92.611	318	438.741	1.432	1.377.441
1924	651	855.790	478	464.766	»	»	365	94.534	373	458.042	1.568	1.573.432
1925	743	1.063.801	213	220.637	»	»	356	151.930	461	527.645	1.773	1.963.013
1926	696	1.405.573	489	253.895	»	»	541	170.917	452	491.431	1.878	2.001.516
1927	811	1.315.147	269	342.715	»	»	514	232.031	455	539.110	2.026	2.429.003
1928	918	1.537.366	289	414.341	85	118.606	466	183.684	500	601.146	2.258	2.682.443
1929	939	1.683.662	287	521.243	421	492.406	228	201.071	541	670.918	2.116	3.272.000
1930	875	1.747.476	245	490.711	437	184.136	236	228.038	741	835.919	2.244	3.506.000
1931	749	1.710.575	208	473.762	431	228.479	214	208.852	695	728.832	1.997	3.330.500

La part du pavillon français, qui n'était, en 1911, que de 46 %, est passée à 54 % en 1924, pour redescendre à 51 %, en 1931. Parmi les pavillons étrangers, c'est celui de l'Angleterre qui s'est le mieux maintenu : sa part de tonnage, de 20 % en 1911, est encore à l'heure actuelle de 15 % ; celle du pavillon espagnol, au contraire, est tombée de 16 % à 5,23 %. Le pavillon italien non représenté, en 1911, figure, en 1931, pour 4,5 %. Quant à l'Allemagne dont les bateaux n'ont commencé à reparaitre au Maroc qu'en 1928, sa part de tonnage est actuellement de 6,83 %, encore inférieure à celle de 1911 (10 %). Par contre, la part des divers a augmenté sérieusement.

La progression du mouvement de navigation des marines étrangères a donc été moindre que celle du pavillon français. Ce résultat est d'autant plus remarquable que la liberté de pavillon existe au Maroc, non seulement pour les relations, entre le Protectorat, la Métropole et ses colonies, mais encore pour le cabotage entre les ports marocains. L'acte d'Algésiras (Art. 69), confirmant sur ce point les conventions passées antérieurement avec différentes nations et l'accord franco-anglais du 8 avril 1901, autorise le transport par cabotage entre tous les ports du Maroc, des céréales et en général, des marchandises et animaux de toutes espèces, originaires ou non du Maroc, à l'exception des chevaux, mulets, ânes et chameaux pour lesquels un permis spécial est nécessaire. Cet article précise que le cabotage pourra être effectué par les bateaux de toutes nationalités sans que les produits aient à payer des droits d'exportation.

En considérant le nombre des navires, Casablanca occupait, en 1929, le 12^e rang parmi les ports français algériens, et la part du tonnage qu'il représente dans le mouvement général de la navigation de la zone française au Maroc est passée de 12 %, en 1911, à 70 %, en 1931. La concentration de l'effort financier sur ce port a donc provoqué une concentration très grande en sa faveur dans le mouvement de la navigation, et une autre non moins importante dans le mouvement commercial, comme nous l'allons voir.

Mouvement commercial, maritime et voyageurs du port de Casablanca de 1911 à 1931

ANNÉES	NAVIRES ayant touché le port		IMPORTATIONS (tonnes)	EXPORTATIONS (tonnes)	PHOSPHATES exportés (T.)	TOTAUX (tonnes)	VOYAGEURS
	Nombre	Tonnage (tx. j. n.)					
1911	670	502.661	51.511	77.738		129.249	
1912	549	481.210	90.919	93.602		184.521	
1913	748	780.254	227.530	14.974		242.504	
1914	540	556.141	139.758	26.220		165.978	
1915	422	416.497	107.255	48.648		155.913	25.500
1916	372	346.937	119.346	38.345		158.291	29.400
1917	608	616.902	136.585	122.865		259.450	41.000
1918	681	531.127	148.197	88.900		237.097	38.800
1919	942	776.267	226.742	102.111		328.853	50.200
1920	1.085	863.043	272.110	132.362		404.472	46.700
1921	1.404	1.063.698	238.610	181.894	8.000	420.504	55.800
1922	1.367	1.232.218	298.639	225.284	79.345	523.923	48.000
1923	1.452	1.377.441	316.811	321.052	191.596	637.863	49.200
1924	1.568	1.573.132	303.277	725.393	436.422	1.028.670	45.500
1925	1.773	1.963.013	436.752	1.007.632	726.537	1.444.384	41.500
1926	1.878	2.001.516	473.628	1.163.662	884.917	1.637.290	44.600
1927	2.026	2.429.003	618.588	1.601.428	1.198.077	2.220.016	43.775
1928	2.258	2.882.443	635.595	1.960.561	1.324.115	2.596.156	44.960
1929	2.116	3.272.000	534.089	1.961.932	1.577.576	2.495.121	52.956
1930	2.234	3.506.000	547.784	1.920.937	1.772.201	2.468.721	62.446
1931	1.997	3.350.500	601.922	1.270.925	965.444	1.880.947	78.620

SECTION III

Mouvement commercial

Casablanca occupait, en 1911, le 1^{er} rang avec 129.000 tonnes de marchandises représentant 46 % du mouvement commercial des ports de la zone française.

L'examen du tableau donnant le mouvement commercial du port de 1911 à nos jours, fait ressortir durant les premières années, un accroissement assez rapide suivi d'une régression provoquée par la guerre. La reprise qui se manifeste dès 1917 ne devait s'arrêter qu'en 1928, année où avec 2.596.156 tonnes, le port de Casablanca atteint son tonnage maximum. Ce tonnage de marchandises manipulées, plus de 20 fois supérieur à celui de 1911, représentait 79 % du mouvement commercial des ports de la zone française. Il y a donc eu, comme pour le mouvement commercial, une concentration très forte en faveur de Casablanca. Mais, l'année suivante marque une première régression qui ne fera d'ailleurs que s'accroître d'année en année, et en 1931 son tonnage (1.880.947 t.) ne représente plus que 71,55 % du mouvement commercial des ports de la zone française, et 67 % du commerce total du Maroc français. En 1929, Casablanca occupe au point de vue du tonnage des marchandises manipulées, le 9^e rang parmi les ports de la France et des Colonies, venant après :

- 1° Rouen : 9.686.000 tonnes ;
- 2° Marseille : 9.156.181 tonnes ;
- 3° Le Havre : 5.471.919 tonnes ;
- 4° Dunkerque : 5.400.537 tonnes ;
- 5° Bordeaux : 5.225.537 tonnes ;
- 6° Orán : 3.805.248 tonnes ;
- 7° Alger : 3.713.742 tonnes ;
- 8° Nantes : 3.112.210 tonnes ;
- 9° Casablanca : 2.495.000 tonnes ;
- 10° Bône : 2.400.127 tonnes.

En 1930, Casablanca devancé par Bône dont le tonnage atteint 2.486.807 tonnes (4), passe au 10^e rang.

Si l'on fait une distinction entre le tonnage des entrées et celui des sorties, on constate que les exportations relativement faibles au début, ont commencé à monter graduellement en 1919, mais n'ont dépassé les importations qu'en 1923, grâce à l'appoint de 191.000 t. de phosphates. Cette progression a continué jusqu'en 1929, où avec 1.961.000 t. dont 1.577.576 t. de phosphates, elles ont atteint leur maximum représentant 86,96 % des exportations maritimes de la zone française, au lieu de 41 % en 1911. Toutefois, en 1931, les marchandises exportées par Casablanca ne représentent plus que 82 % en tonnage et 62 % en valeur des exportations par voie maritime, 81 % du tonnage, et 59 % de la valeur des exportations totales de la zone française.

Quant aux importations, leur accroissement a suivi une marche lente, mais continue jusqu'en 1928, où elles ont atteint leur maximum avec 635.595 tonnes, soit 66 % des importations totales des ports de la zone française, au lieu de 55 % en 1911. L'année 1929 marque une régression de près de 100.000 t., qu'il serait vain de chercher à expliquer par la crise économique qui n'a guère affecté le Maroc avant 1931, mais dont la cause réside surtout dans une décentralisation du trafic maritime en faveur des ports du Nord. En 1930, la part de Casablanca dans les importations maritimes n'est plus que de 58,90 % en poids, et elle descend à 56,9 % en 1931 ; année où sa part dans les importations totales de la zone française, compte tenu de la voie terrestre d'Oudjda n'est plus que de 49 % en poids et 64 % en valeur.

Si l'on considère l'origine des marchandises importées par Casablanca, on constate qu'en 1929, année normale, elles se répartissent de la façon suivante, quant à la valeur : France et Algérie, 50 % ; Angleterre, 9,70 % ; Etats-Unis, 8,14 % ; Italie, 5,40 % ; Allemagne, 2,30 % ; Pays-Bas, 1,34 % ; Espagne, 1,33 % ; Suède, 0,45 % ; Tchécoslovaquie, 0,43 % et divers 20,91 %.

Le pourcentage de la France qui, dans l'ensemble des importations est de 55,72 %, descend ici à 50 %, et l'em-

(4) Compte rendu annuel des résultats du trafic des ports, p. 4

prise du commerce étranger dans le port de Casablanca paraît, d'ores et déjà, très forte. Cependant, Casablanca n'est pas le moins du monde un port international, mais un port exclusivement marocain. C'est, selon J. ROTH, « un centre d'entrepôt, de redistribution de marchandises uniquement pour le Maroc et dans un rayon relativement limité » (5). Cette redistribution se fait presque uniquement par voies terrestres ; les marchandises qui se rattachent strictement à la fonction commerciale, c'est-à-dire celles qui, débarquées à Casablanca sont réexpédiées par voie maritime sur leur destination définitive comprennent uniquement une partie du cabotage et certains produits qui servent au ravitaillement des navires fréquentant ce port. Nous allons voir que leur tonnage est bien faible.

Marchandises réexpédiées par cabotage. — Le mouvement de cabotage aux sorties du port de Casablanca peut varier de 7.000 à 50.000 tonnes par an. Mais la plus grande partie de ce tonnage est généralement représentée par des céréales dirigées sur les ports du Sud (Mogador, Agadir) — surtout par les années de sécheresse — et quelques autres produits d'origine marocaine.

En définitive, sur les 5 à 600.000 tonnes de produits importés à Casablanca, le tonnage des marchandises réexpédiées par voie maritime ne dépasse guère 4 à 5.000 tonnes.

Ravitaillement en charbon et en mazout. — Le port de Casablanca n'a joué, en tant que port de relâche jusqu'à ce jour qu'un rôle très réduit. Seules quelques lignes de l'Afrique Occidentale et de l'Amérique du Sud l'ont choisi comme port de relâche. Aussi sa fonction comme port de ravitaillement se trouve, de ce fait, limitée aux bateaux qui le fréquentent. De plus en plus d'ailleurs, on peut remarquer que les navires choisissent comme point de relâche ou de ravitaillement les ports où ils sont assurés de trouver du fret, c'est ce qui explique le très grand intérêt qu'il y a de disposer en abondance d'un fret à caractère international. Les navires font le ravitaillement pendant que se poursuivent les opérations d'embarquement et de débarquement de marchandises. Sous ce rapport, nous verrons à l'étude de la fonction régionale que Casablanca

(5) *Revue scientifique illustrée* du 13 février 1932, p. 73.

n'est guère privilégié, étant donné que le fret qu'il peut offrir en tout temps se réduit à quelques produits : phosphates, céréales, crin végétal, laines et peaux, œufs, amandes, coriandre. Mais certains de ces produits, comme les céréales, ont un caractère international très peu marqué. Sans être très bien pourvu d'installations pour le ravitaillement, Casablanca a cependant, depuis quelques années, un stock assez important de houille sur chalands qui, chargés en permanence, peuvent être conduits rapidement par des remorqueurs aux navires relâcheurs, dès que ceux-ci en manifestent l'intention. Il sera sous peu pourvu de deux grands portiques — disposés sur le nouveau quai à charbon — d'un rendement total de 300 tonnes à l'heure, d'une grue flottante de 10 tonnes destinée principalement au ravitaillement des navires en charbon de soute. Le port dispose d'ores et déjà d'un parc à mazout pour la marine militaire. Le ravitaillement des navires absorbe annuellement 80.000 tonnes de houille environ, 2.000 tonnes d'huile et autant de combustibles liquides qui sont fournis par l'entrepôt. Des crédits importants sont également affectés à construction de hangars et de magasins (15 millions).

L'achèvement de ces projets d'équipement, ajoutant encore aux établissements spécialisés, tels que : silos à phosphates, docks-silos à céréales, aux innombrables entrepôts particuliers, va compléter avantageusement l'organisation matérielle qui permet la bonne conservation des produits, leur bon conditionnement et facilite leur manutention rapide et peu coûteuse. Ainsi, sera réalisée l'une des bases principales de la fonction commerciale.

La place de commerce. — Nous avons vu qu'il ne suffit pas que le propriétaire des marchandises puisse assurer leur conservation et leur manutention rapide à peu de frais; il faut qu'il puisse mobiliser tout ou partie de la valeur de ses stocks, sans être contraint de payer des taux usuraires. L'exemple des grands ports à fonction commerciale très développée, montre que ces ports sont le siège d'une place de commerce importante, qui, grâce à la solidarité spontanée et réfléchie du négoce et de la banque, dispose de capitaux abondants et à taux modérés. Cette autre base de la fonction commerciale, non moins importante que la pré-

cédente est d'une réalisation beaucoup plus délicate dans les pays neufs, en général, et Casablanca ne fait pas exception à la règle.

Nul ne contestera que ce port ne soit un centre actif d'échanges, doté d'une bourse de commerce, d'un nombre important de maisons commerciales, de négociants, de courtiers, d'hommes d'affaires qui ont réellement des qualités particulières d'intelligence et d'activité, mais auxquels, on pourrait reprocher d'avoir trop souvent fait porter leur effort sur la spéculation des terrains et de certaines marchandises, sans tenir compte des cours mondiaux. « De même qu'on glisse facilement du prêt à intérêt à l'usure, la spéculation effrénée est en germe dans le jeu normal de l'entrepôt » (6). Pour éviter que l'entrepôt ne devienne un stockage artificiel, maladroit ou aveugle, la place de commerce de Casablanca se doit de multiplier ses éléments d'information avec l'extérieur et sa clientèle indigène et européenne de l'intérieur. Le Maroc, comme producteur, consommateur, et encore moins comme marché international, est loin d'avoir une importance suffisante pour provoquer de grandes fluctuations sur les cours mondiaux et sur la circulation des produits. Il serait vain de prétendre qu'un jour prochain Casablanca deviendra, au même titre que Liverpool, Londres, Hambourg, le Havre, le grand marché mondial d'un produit déterminé, et que nous verrons s'accumuler dans ses entrepôts des stocks de marchandises, représentant, comme au Havre, des sommes de l'ordre d'un milliard de francs (7). De multiples raisons s'y opposent, notamment : son éloignement des gros centres de production et de consommation, et l'absence de capitaux à bon marché. La mobilisation, par la voie du warrantage, du capital représenté par les stocks de marchandises, suppose la possibilité d'emprunter des sommes élevées aux meilleures conditions possibles. La supériorité du marché du Havre sur celui de Hambourg, pour les cafés, avant la guerre, tenait à ce qu'ils étaient warrantés au Havre à 3 %, taux d'escompte ordinaire de la Banque de France, tandis qu'en Allemagne, le taux variait entre 5 et 7 % (8). Or, au

(6) CÉLÉRIER. — *Revue de géographie marocaine*, mars 1931, p. 21.

(7) DE ROUSIERS. — *Les grands ports de France*, p. 52.

(8) DE ROUSIERS. — *Les grands ports de France*, p. 52.

Maroc, ne l'oublions pas, si les capitaux abondent, même en période de crise, ils ne consentent à se placer qu'à des taux très élevés, et ont surtout tendance à se porter sur les terrains ou les immeubles. C'est la caractéristique des pays neufs.

Casablanca : port de vitesse. — La régularité des services, en particulier des courriers n'est pas non plus indifférente au mouvement commercial d'un port, et surtout à celui des voyageurs et de certaines marchandises. C'est à sa qualité de tête de ligne des grands courriers de Marseille et de Bordeaux que Casablanca doit d'avoir été depuis l'occupation française jusqu'à ces dernières années, presque l'unique porte d'accès du Maroc pour les voyageurs. Les paquebots de la Cie Paquet et de la Cie Générale Transatlantique, dotés d'un confort convenable, mettent le Maroc à moins de trois jours de la France, et déversent chaque année un nombre important d'immigrants et de touristes à Casablanca qui est en même temps un nœud de voies ferrées et de routes, permettant — comme nous le verrons — aux passagers, de gagner rapidement les différents points de l'Occidental.

Toutefois, le mouvement des voyageurs dont la progression fut continue jusqu'en 1921, subit depuis cette date des fluctuations assez fortes. Et bien que le nombre des passagers empruntant le port de Casablanca augmente, il ne représente plus actuellement que 31 % du mouvement des voyageurs venant au Maroc.

Les voies d'accès de Tanger, routes et chemins de fer, qui assurent des communications plus rapides et plus économiques avec les villes du Nord du Maroc, lui enlèvent plus de 50.000 voyageurs par an (9). Certains empruntent la porte de Tanger, simplement pour abrégér la traversée maritime sur l'Océan Atlantique souvent houleux. D'autres désirant effectuer la traversée de l'Espagne, en chemin de fer ou en automobile, passent aussi par Tanger et par Ceuta, ce qui réduit à quelques heures la traversée maritime. L'aménagement du port de Tanger doit normalement encourager la concurrence qu'il fait déjà à Casablanca.

(9) J. ROUGH. — *Revue scientifique illustrée*, p. 74.

Mais la voie d'accès la plus fréquentée est celle d'Oudjda-Oran. Le nombre de voyageurs au départ et à l'arrivée par Oudjda atteint déjà 150.000 par an. Ce mouvement ne manquera pas de s'accroître sérieusement dans un avenir assez rapproché, lors de l'achèvement de la voie ferrée Fès-Oudjda, et de la mise en service des paquebots rapides, dénommés « Paquebots de nuit » qui, devant filer 27 à 30 nœuds, mettront Oran et Alger à une nuit de Marseille. Le centre du Maroc Occidental n'étant plus qu'à trente heures de Marseille, Casablanca perdra non seulement la totalité des voyageurs du Nord, mais encore tous ceux du Centre et du Sud qui voudront gagner de un à deux jours.

Nous négligeons la voie aérienne, étant donné sa très faible capacité de transport.

Cependant, il semble que Casablanca peut conserver un trafic de passagers assez important, en réduisant la durée et le prix des traversées, en donnant plus de confort et en améliorant la liaison du port avec la voie ferrée, entre la gare maritime et la gare de chemin de fer.

Casablanca peut-il espérer recevoir d'autres compensations aux pertes inévitables que nous avons signalées ? D'après J. CÉLÉRIER, « Le développement et une bonne organisation des liaisons ferrées entre le Maroc par Tanger et l'Espagne, qui enlèveraient à Casablanca des voyageurs marocains, peuvent lui rendre une clientèle plus lointaine; en venant à Casablanca prendre le bateau pour Dakar, le Congo ou Rio-de-Janciro, il est facile de gagner au moins une journée » (10). Il est peu probable que beaucoup de voyageurs se donnent autant de mal pour gagner seulement 24 heures sur un voyage de 15 jours.

Bien des ports à fonction commerciale très développée doivent une bonne partie de leur trafic à leur qualité de port d'escale et de ravitaillement. Mais la situation de Casablanca comme port d'escale, sans être mauvaise, n'est pas particulièrement favorable. Trop loin du détroit de Gibraltar pour les bateaux qui, d'Amérique se dirigent sur les ports de la Méditerranée, il est encore très handicapé par Las Palmas, pour ceux qui, de l'Europe Occidentale vont en Afrique Occidentale ou en Amérique du Sud. Sa position est meilleure pour les bateaux assurant des services entre

(10) J. CÉLÉRIER. — *Revue de géographie marocaine*, mars 1931, p. 19.

les ports méditerranéens et ceux de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique du Sud.

Quoi qu'il en soit, ses horizons en tant que port d'escale paraissent assez limités, et l'avenir de sa fonction commerciale est subordonnée à l'influence d'attraction de Casablanca qui ambitionne de devenir une des capitales maritimes du monde, et au développement du peuplement européen dans l'Afrique du Nord, au Maroc en particulier. Si le bloc français de l'Afrique du Nord prend un jour, comme nous sommes en droit de l'espérer, les proportions d'une grande nation entretenant des relations maritimes suivies avec les autres pays de l'Atlantique, Casablanca sera l'une des principales têtes de ligne des services de l'Afrique vers l'Amérique. D'ores et déjà, aucun autre port du Maroc ne peut lui être comparé au point de vue des aptitudes à la fonction commerciale. Et si sa place de commerce et sa qualité de port de vitesse, n'ont pas agi jusqu'à présent sérieusement sur le trafic des marchandises — qui, importées en vue de leur réexpédition par mer, se rattachent à la fonction commerciale — elles n'en ont pas moins exercé une influence indiscutable sur le mouvement commercial du port.

L'étude de la fonction régionale, va nous montrer que son action attractive est grande sur les produits d'exportation et d'importation d'une valeur économique élevée comme : les œufs, les amandes, les laines à l'exportation ; les produits alimentaires, les tissus et les automobiles à l'importation.



CHAPITRE TROISIEME

La fonction régionale

SECTION I

Généralités sur la fonction régionale des ports

Si l'on examine les marchandises manipulées dans un port de mer, en vue de rechercher la raison de leur présence dans ce lieu, on constate que certaines d'entre-elles y passent parce que le port représente, dans le trajet qu'elles ont à accomplir de leur lieu d'origine à leur destination, le point de contact le meilleur entre les ports maritimes et les transports terrestres. Ainsi, les sucres de Bohême, de Saxe et de Silésie descendent l'Elbe jusqu'à Hambourg, parce que Hambourg est pour eux le meilleur port d'embarquement vers les pays consommateurs de cette denrée. Les blés américains sont également attirés, dans ce port, par les voies terrestres et fluviales qu'ils y trouvent, pour atteindre un immense arrière-pays qui en absorbe de grandes quantités. Au regard des marchandises originaires ou à destination de cet arrière-pays, le port remplit donc une fonction régionale.

Cette fonction du port, de date relativement récente, est née de l'évolution du milieu. Avec la disparition des pillages et la consécration du respect de la propriété privée, il devint possible à un port contenant dans ses entrepôts, des quantités considérables de marchandises, de rester en communication directe avec l'arrière-pays. Ceci rendit

l'isolement inutile. La transformation du commerce maritime — portant sur des marchandises de plus en plus lourdes, encombrantes et de peu de valeur au fur et à mesure qu'augmentent la capacité cubique et la portée des navires — va rendre absolument indispensable la liaison du port avec son arrière-pays. La fonction régionale d'un port sera d'autant plus développée que le réseau des voies terrestres et fluviales sera plus important ; car la multiplication des moyens de transport permettra, moyennant une faible majoration de prix, de mettre à la disposition de consommateurs toujours plus nombreux, des produits autrefois inutilisés. Mais, par cela même, les moyens de transport provoquent un accroissement de consommation, et même engendrent une source de prospérité pour le pays, par exemple, quand il s'agit de produits destinés à l'alimentation d'industries. C'est d'ailleurs en plaçant un bien à la portée des consommateurs qui lui attribuent le plus de valeur, que la circulation crée un supplément de richesse. De même la production de l'hinterland d'un port voit ses possibilités d'exportation s'accroître avec ses débouchés ; ce qui lui permet d'augmenter à son tour l'importance de ces achats ; car en définitive dans le cycle économique, les marchandises s'échangent contre d'autres marchandises. Toutefois, si la question des voies de communication joue un rôle primordial, il ne faut pas perdre de vue qu'« un port ne pousse pas », ne se crée pas n'importe où « car, pour qu'il devienne le centre d'une activité importante, il faut qu'il possède un hinterland riche en produits de toute nature, ou bien que les conditions mêmes de sa position l'imposent au commerce maritime » (1). Il doit être, avant tout, le débouché naturel d'un arrière-pays aux forces productives et au pouvoir d'absorption très développés.

(1) A. HUART. — *Les ports de commerce français*, p. 88.

SECTION II

Relations de Casablanca avec l'arrière-pays

Les moyens de communication avec l'arrière-pays : c'est là une grave question pour le port de Casablanca qui ne bénéficie pas, comme Hambourg, Londres, Le Havre, et tant d'autres grands ports continentaux, de quelques fleuves aisément navigables ou aménagés qui sont des voies de pénétration incomparables dans l'arrière-pays. Ici, dans le Maroc central, aucune voie navigable n'existe, il est donc nécessaire de se rejeter pour la circulation des voyageurs et des marchandises sur la mer, les routes et les chemins de fer. Or, nous avons vu que le tonnage des marchandises qui reprennent la mer pour atteindre leur destination définitive est très faible, et il n'a guère de raison de s'accroître.

Le réseau routier de l'hinterland de Casablanca a été développé assez activement, précisément en vue d'une évacuation rapide des produits qui s'amoncelaient, dès le début de l'occupation française, sur les quais du port. Aux pistes sur lesquelles cheminaient lentement les caravanes de chameaux, ont succédé des routes qui font aujourd'hui l'admiration des touristes, et dont les premiers tronçons, exécutés pour les besoins du corps expéditionnaire sont l'œuvre des militaires. En 1909, le Consul Anglais signalait comme faits remarquables, la rencontre d'une automobile, la circulation de cycles et de voitures, et celle d'une diligence assurant un service hebdomadaire entre Casablanca et Settat. Le premier service automobile entre Casablanca et Rabat date de 1912, celui de Casablanca-Marrakech de 1913. M. CÉLÉRIER nous dit que l'une des originalités du Maroc parmi les pays neufs est « l'importance et la qualité de son réseau routier. L'établissement en fut activé, à la fois par les circonstances et par une volonté réfléchie » (2). En effet, la construction des chemins de fer ayant été retardée d'abord par les entraves des autorités allemandes, et ensuite par la guerre, seule l'automobile pouvait sup-

(2) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 137.

pléer à l'insuffisance du portage à dos d'animal, et permettre de faire face à la fois aux nécessités militaires et économiques.

La guerre obligeait le pays à vivre sur lui-même ; or, précisément, la construction des routes n'exigeait l'emploi d'aucun produit importé ; les matériaux étaient sur place et la main-d'œuvre ne manquait nullement. Il était même de bonne politique d'employer le plus possible de personnel indigène aux travaux publics, selon la formule célèbre de LYAUTEY, « l'ouverture d'un chantier vaut un bataillon ». Aussi, le réseau routier du Maroc fut-il poussé activement. Il comprend aujourd'hui plus de 7.000 km. de très bonnes voies accessibles en tout temps aux lourds camions, sans tenir compte des chemins de colonisation qui offrent beaucoup d'analogies avec nos chemins vicinaux. Dans la construction de ce réseau routier, le Maroc central fut un des premiers servis ; et Casablanca jouit du privilège d'être relié depuis une dizaine d'années, par de superbes routes, aux différents centres d'attraction économique du Maroc Occidental. L'examen d'une carte nous le montre comme point de jonction des artères principales ci-après : 1° Route de Casablanca-Mazagan (97 km.) qui draine, en l'absence des voies ferrées tout le trafic côtier ; 2° la route Casablanca-Marrakech par Settat (250 km.) encore très fréquentée par les cars, mais beaucoup moins par les camions depuis l'établissement de la voie ferrée ; 3° la route Casablanca-Beni-Mellal par Ber-Réhid-Oued-Zem-Tadla (230 km.) qui draine une partie du trafic des régions traversées, son tracé étant quelque peu différent de celui des voies ferrées ; 4° la route Casablanca-Meknès par Rabat (232 km.) ; 5° la route de Casablanca à Boucheron et Kasba-Ben Ahmed qui traverse toute la zone des Tirs (79 km.) ; deux autres routes principales sont actuellement en construction, celle de Casablanca à Meknès par Camp-Boulhaut et Camp-Marchand et celle de Casablanca à Midelt par Ksiba ; mais leur valeur économique sera à peu près nulle pour Casablanca, étant donné que ces deux centres d'attraction, l'un et l'autre complètement en dehors de son hinterland, sont déjà reliés à Casablanca par des voies d'accès plus faciles, sinon plus courtes que celles que l'on construit.

Comme il arrive souvent, l'organe créé, la fonction réa-

git à son tour ; le réseau routier, construit pour dégager les quais de Casablanca, a provoqué un développement considérable des transports par route dont devait largement bénéficier le port, qu'il s'agisse de transports de voyageurs ou de marchandises. Les résultats obtenus par les transports routiers ont longtemps hypnotisé à la fois les autorités administratives et les milieux industriels et commerciaux, au point de leur faire oublier que le véritable instrument économique pour la mise en valeur d'un pays neuf, sa pacification et sa sécurité, est non pas la route, mais la voie ferrée. De plus, en raison de l'insuffisance des voies ferrées, le réseau routier supporte un trafic intense, et exige annuellement des dépenses d'entretien très élevées variant de 90 à 100 millions, presque entièrement à la charge du contribuable. Et, si l'on tient compte de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux ayant servi à la construction des routes, celles-ci absorbent près de 150 millions par an, soit 15 % environ du budget des dépenses. Elles grèvent donc très lourdement les finances marocaines.

Il n'exista au Maroc, pendant longtemps, en fait de chemin de fer, que la voie stratégique de 0 m. 60 et il faut reconnaître, sans mésestimer les services rendus au début qu'elle fut toujours d'un faible rendement économique. Le réseau à voie normale (1 m. 44 de large), commencé tardivement — en 1920 — n'est pas encore très développé. Il comprend : 1° la ligne de Casablanca à Fès par Rabat, Port-Lyautey, Petitjean et Meknès (324 km.) — avec bifurcation à Petitjean sur Tanger (202 km.) — actuellement électrifiée jusqu'à Port-Lyautey et dont le tronçon Port-Lyautey-Meknès-Fès le sera complètement en 1933 ; 2° la ligne Casablanca-Oued-Zem par Kourigha (178 km.) entièrement électrifiée, utilisée surtout pour l'exportation des phosphates et des céréales ; 3° celle de Casablanca-Marrakech par Settat (247 km.) également électrifiée.

Toutes ces voies ferrées bifurquent à Casablanca. Il s'agit là de chemins de fer à voie unique dont la construction et l'exploitation ont été confiées à un consortium comprenant la Cie des chemins de fer du P.L.M. et du P.O., la Cie Générale du Maroc et la Cie Marocaine en vertu d'une convention en date du 29 juin 1930.

La construction du réseau ferré tendait donc au début,

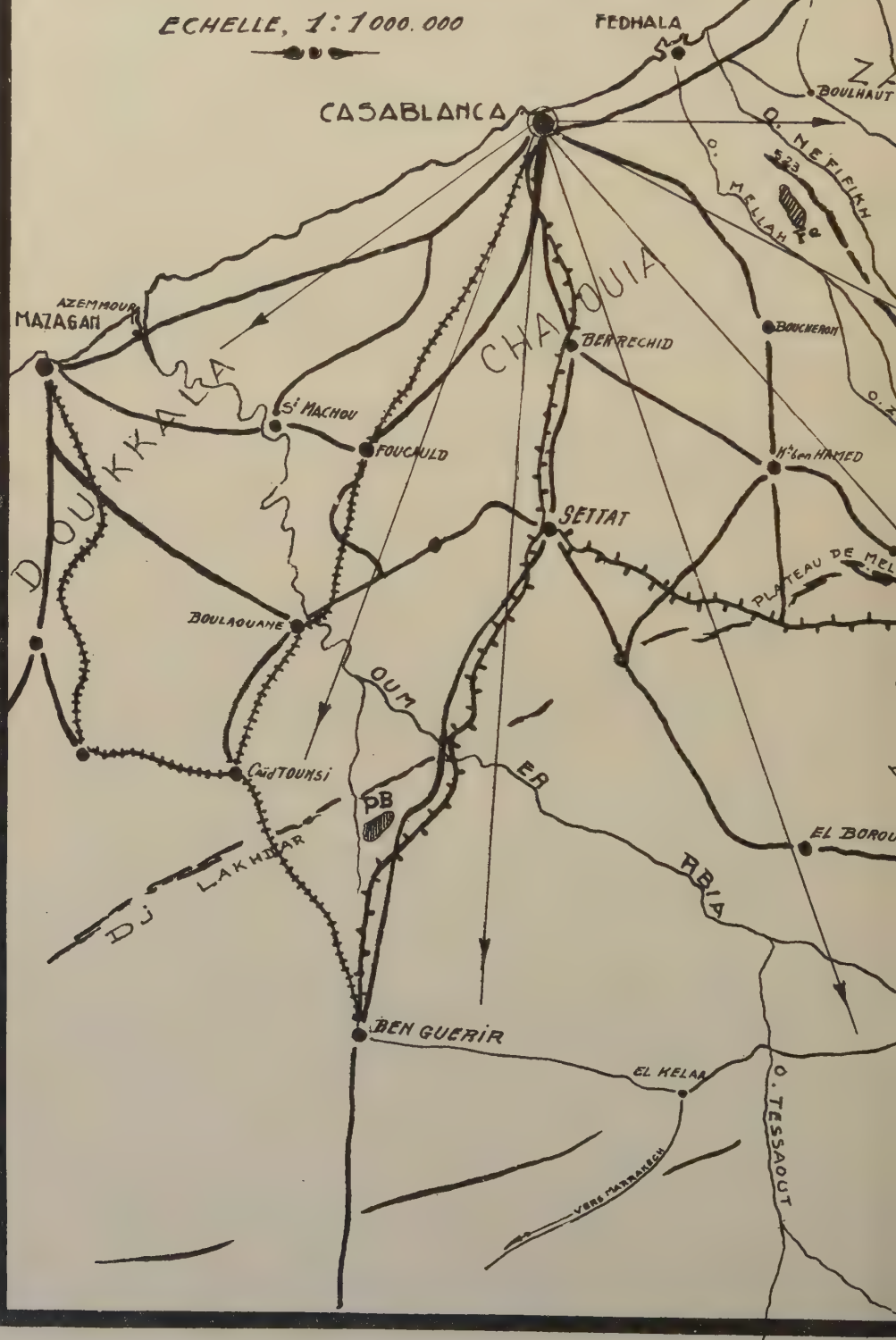
comme le réseau routier, à accroître la prépondérance de Casablanca au détriment des autres ports du Maroc. C'était l'accentuation de la politique de concentration qui, incontestablement, a joué un rôle considérable dans le développement du trafic de Casablanca en y attirant des marchandises produites dans les hinterlands naturels des autres ports, ou qui leur étaient destinées. Mais ces produits se trouvaient, de ce fait grevés de frais de transport inutiles, ce qui ne devait pas manquer de présenter un grave inconvénient le jour où, sur le marché mondial, la production débordant les besoins de la consommation, la loi de la libre concurrence jouerait à nouveau malgré les lois douanières.

Les frais de transport, au Maroc, représentent, dans le prix de revient d'un produit, une part d'autant plus importante que ce pays n'exporte, pour ainsi dire, que des marchandises pondéreuses et d'une faible valeur économique : phosphates et céréales. Or, ainsi que le remarque M. DE ROUSIERS, « pour arriver au port et pour en sortir, la marchandise lourde doit acquitter des frais de transport croissant avec la distance ; si, de plus, elle a peu de valeur, elle n'est capable de les supporter que dans une zone très limitée » (3). Il en résulte donc que l'attraction que peut exercer autour de lui, un grand port, même parfaitement outillé, ne joue plus au delà d'une certaine distance. D'ailleurs, à cette première limitation de l'hinterland d'un port, il convient d'ajouter celle non moins importante qui découle de la configuration géographique du pays. Si Casablanca est le centre le plus important du Maroc et son principal port, il n'en est pas le seul. Elisée RECLUS a fort justement constaté, que notre Afrique du Nord « divisée en longues bandes inégales n'a pas de centre naturel. Elle se partage en autant de territoires distincts qu'elle a de massifs bien délimités par des cluses ou des vallées, de bassins bornés par un cercle de montagnes ».

(3) DE ROUSIERS. — *Les grands ports de France*, p. 29.

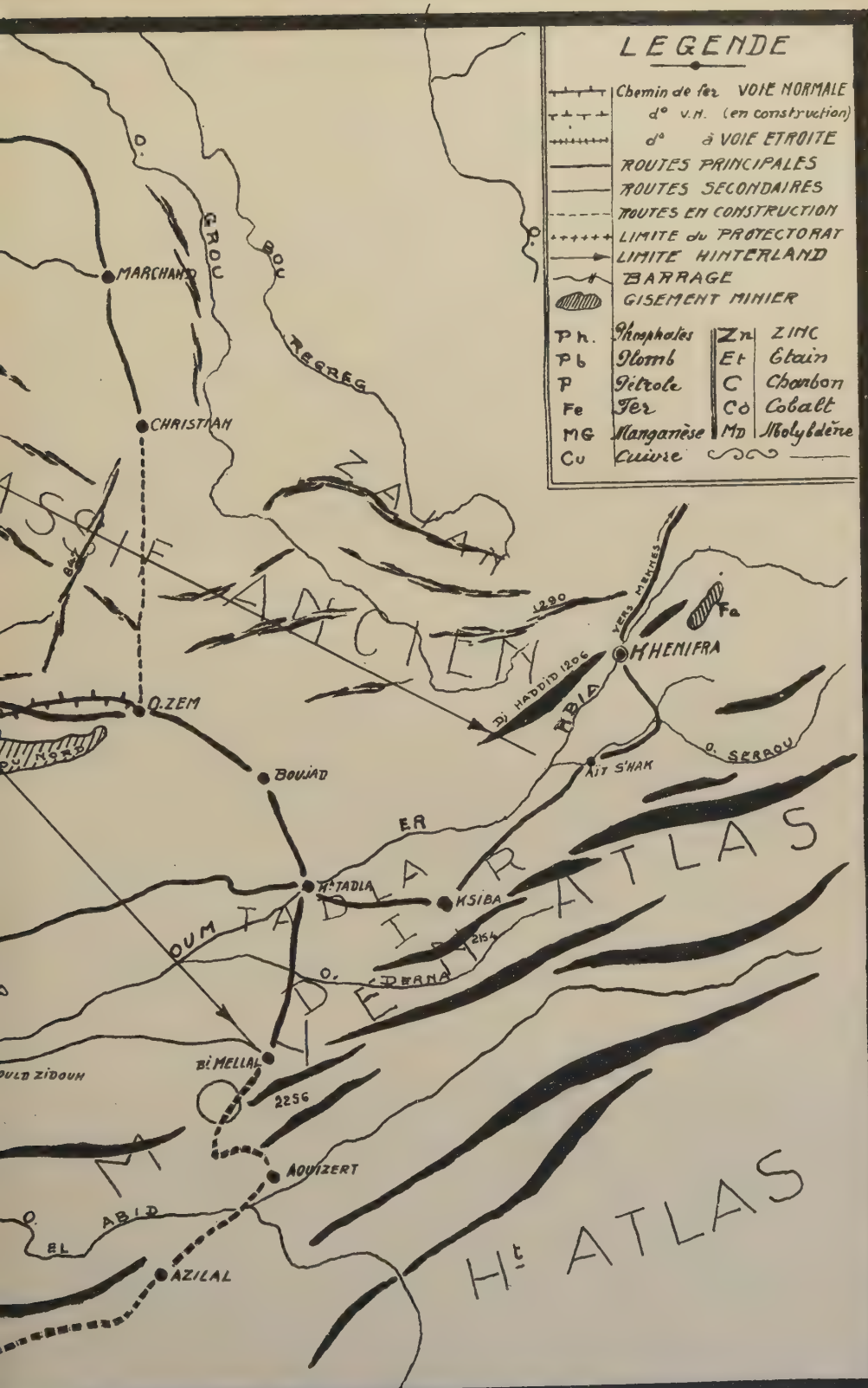
Hinterland du port de CASABLANCA.

ECHELLE, 1:1000.000



LEGENDE

	Chemin de fer VOIE NORMALE
	d° V.H. (en construction)
	d° à VOIE ETROITE
	ROUTES PRINCIPALES
	ROUTES SECONDAIRES
	ROUTES EN CONSTRUCTION
	LIMITE du PROTECTORAT
	LIMITE HINTERLAND
	BARRAGE
	GISEMENT MINIER
Ph.	Phosphores
Pb	Pb
P	Pétrole
Fe	Fer
Mg	Manganèse
Cu	Cuivre
Zn	ZINC
Et	Etain
C	Charbon
Co	Cobalt
Md	Molybdène



SECTION III

L'arrière-pays : La Chaouïa, le Plateau de Melgou et d'Oued Zem, le Tadla et le Dir

L'hinterland naturel de Casablanca est vaguement délimité au N. et au N.-E. par l'O. Cherrat, par les hauteurs comprises entre l'O. Zemrane et l'O. Grou, la forêt de Tagherout, le Djebel Hadid ; à l'E. et au S.-E. par les sommets du Moyen Atlas compris entre le Serrou inférieur et l'O. El-Habid ; au S. et au S.-O. par l'Oum-Er-Rbia. Casablanca est donc le débouché naturel d'un arrière-pays immense, mais de richesses variables, qui englobe la Chaouia, le plateau de Melgou-Oued-Zem, la plaine du Tadla et la partie du Dir du Moyen Atlas comprise entre Aït-S'Hak et le débouché de l'O. El-Abid dans la plaine. Sans doute, les 110 à 120 km. qui bordent son front de mer, comprennent aussi le port de Fédhala ; mais celui-ci loin d'être un concurrent dangereux, comme nous le verrons, est plutôt actuellement un satellite du grand port, spécialisé dans la manipulation des carburants liquides et dans l'industrie de la pêche et des conserves. Directement ou par l'intermédiaire de Fédhala, Casablanca est bien le débouché exclusif de l'arrière-pays que nous venons de délimiter et dont nous devons préciser sommairement la valeur économique actuelle et les possibilités d'avenir.

I. — *La Chaouia*

La plaine de la Chaouia d'une superficie de 12.240 km² s'étend en pentes douces de la haute falaise du plateau de Melgou jusqu'à l'Océan. Elle se caractérise par ses faibles ondulations variant de 150 à 200 mètres et son manque d'arbres. Une première bande est formée de tirs (terres noires) relativement profonds dont l'origine serait due, d'après Louis GENTIL, « à la désagrégation et à la décalcification des terres calcaires, les éléments clastiques plus

ou moins insolubles de ces roches sédimentaires s'accumulant sur place avec les produits de décomposition de la flore herbacée annuelle » (4). A cette zone d'une étendue d'environ 2.000 km², en succède une deuxième, composée de terres rouges dénommées hamri par les indigènes, qui s'approche jusqu'à près de 20 km. de l'Océan, et couvre une superficie d'environ 3.000 km². Entre la zone des terres rouges et la mer, on trouve les sahels ou bandes sableuses, dont l'étendue est assez mal délimitée par suite de la confusion assez facile avec les terres hamri. Tout le reste de la région, soit plus de 4.000 km², ne présente que quelques taches sporadiques de terres arables susceptibles d'être cultivées ; ce sont des terrains de parcours. Les tirs et les hamri, sans toutefois égaler la fertilité des tirs des Doukkala et de certaines autres régions du Maroc, donnent de bonnes récoltes les années de pluies. Au-dessous de la couche de terre arable, d'une épaisseur de 10 à 50 cm. s'aminçissant vers la côte (5), se trouve une couche gypso-calcaire qui rend difficile la culture des arbres fruitiers.

La Chouia est par excellence le « pays de la grande lumière et de la douce chaleur », grâce à l'influence adoucissante de la brise de mer, elle jouit d'un climat tempéré ; la moyenne minimum est de 12 à 14°, et la moyenne maximum de 22 à 24° sur une largeur de 60 à 70 km. en partant du littoral. Un phénomène fréquent dû aux alizés du N.-E. et au courant froid des Canaries est l'apparition en été de brouillards et de fortes rosées nocturnes (6). L'hiver s'annonce moins par le froid que par la chute des pluies qui font leur apparition en octobre pour se terminer en avril, bien que cependant, elles ne soient pas très abondantes, car les précipitations varient généralement entre 200 et 300 m/m, (222 m/m à Casablanca, 248 m/m à Settat, 356 m/m à Camp-Marchand en 1929) réparties sur une cinquantaine de jours environ. Fort heureusement les brouillards et rosées nocturnes viennent suppléer à cette insuffisance et permettent, sans irrigation, les cultures printanières telles que le maïs, le sorgho et certaines légumineuses. La nappe phréatique est relativement profonde — 70

(4) Louis GENTIL. — *Exposé des titres et travaux*, p. 116.

(5) GOULVEN. — *Les régions naturelles*, p. 88.

(6) GOULVEN. — *Les régions naturelles*, p. 78.

à 80 m. — dans la zone des tirs, celle précisément où l'eau serait le plus précieuse. Comme le signale le Dr Russo, les eaux venues des plateaux calcaires fissurés de Settât, de Melgou et d'Oued-Zem, arrivées « à la couche imperméable des schistes suivant la pente générale de ce substratum s'acheminent doucement vers la mer au bord de laquelle elles ressortent en d'innombrables sources ». Des marais ou dayas parsemés dans la plaine marquent les points où le substratum imperméable affleure le sol. Des vallées profondes et abruptes se rencontrent en plusieurs endroits. elles sont bordées de sources, résurgences de la nappe d'infiltration. Aucune d'elles en dehors de l'O. Mellah, n'atteint la mer. Si la partie la plus proche de l'Océan est la moins riche par suite de sa constitution physique, elle a du moins l'avantage d'être la plus arrosée. Bien que sa fertilité et ses ressources aient été parfois surestimées dans des rapports officiels ou des ouvrages de propagande assez fantaisistes, la Chaouia est d'une richesse moyenne pour le Maroc. Les céréales et l'élevage y prédominent nettement.

II. — *Le plateau de Melgou et d'Oued-Zem*

Dénommé quelquefois, Haute-Chaouia, le plateau de Melgou et d'Oued-Zem qui s'étend de la vallée de l'O. Zemrane et du massif des Zaërs aux schistes des Rehamna, est constitué par des assises crétacées ; il a la forme d'un damier losangique de 200 km. de long sur 100 km. de large. Son altitude varie de 400 m. à sa bordure occidentale, à 1.000 m. environ chez les Beni-Zemmour. Aride et caillouteux, dénué de tout cours d'eau dans sa partie centrale, il est au contraire doté de sources sur sa périphérie où l'on trouve aussi, surtout dans les dépressions, les seules terres arables qui soient susceptibles d'être livrées à la culture des céréales, et de donner un rendement quelque peu satisfaisant les années pluvieuses. Au centre, c'est un vrai désert pierreux, la plus grande partie de l'année, où la perméabilité des roches aggrave encore l'insuffisance des précipitations. Les tribus qui l'habitent fuient en été sa surface calcinée pour se rapprocher de la périphérie ; certaines s'efforcent même de gagner les régions des Beni-Zemmour et des Zaër à la recherche de points d'eau et de

pâturages pour leurs bêtes. Mais ce pays, propre seulement à l'élevage semi-nomade, qualifié de « désertique » par le géographe BRIVES, renferme comme nous le verrons, dans son sous-sol l'un des premiers gisements de phosphates du monde.

III. — *La plaine du Tadla et le Dir*

La plaine intérieure de Tadla s'interpose entre le plateau de la Haute-Chaouia et le Moyen Atlas qui la surplombe de ses sommets élevés de 1.900 à 2.000 mètres, de Khenifra où elle présente son maximum de rétrécissement jusqu'à l'O. El-Abid où elle s'élargit considérablement. Par le seuil d'El-Kelaâ, elle communique facilement avec le Haouz de Marrakech. D'une hauteur moyenne de 4 à 500 mètres, la plaine du Tadla, bien qu'apparemment d'une horizontalité absolue, est inclinée du N.-E. au S.-O., et se raccorde au plateau de Melgou-Oued-Zem par une pente insensible, tandis qu'elle butte à l'Est contre la muraille du Moyen Atlas (7), à tel point, qu'à hauteur de Fichtala, on s'élève de 600 à 2.138 m. sur un parcours de 5 km. Sur un socle calcaire, repose une couche de terre argilo-calcaire de nature alluvionnaire, rouge d'abord et noire ensuite en approchant de la montagne où elle offre la plus grande épaisseur, surtout vers le Sud.

L'Oum-Er-Rbia, l'un des plus grands fleuves de l'Afrique du Nord (700 km.), né au massif du Fazaz (Moyen Atlas) d'une source voisine de celle du Sebou traverse la plaine du Tadla par une série de méandres. La vallée profonde rend difficile l'irrigation ; mais par contre les nombreux affluents qu'il reçoit sur sa rive gauche sont depuis longtemps utilisés sur tout leur parcours par les indigènes pour irriguer leurs cultures. Un barrage a été construit sur l'Oum-Er-Rbia un peu en amont de Tadla, et un canal de dérivation est prévu pour amener dans la plaine des Beni-Amir, l'eau nécessaire à l'irrigation de 50.000 ha environ. D'autres projets, de plus grande envergure encore, sont aussi à l'étude, notamment celui de l'O. El-Abid ; mais leur réalisation paraît bien lointaine sinon problématique.

(7) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 123.

Cette région du Tadla, bien que soumise à un climat continental, et en été à de violents sirocos qui compromettent souvent les récoltes même irriguées, est au point de vue pluviométrie bien mieux partagée que la Chaouia. Elle reçoit environ 550 m/m d'eau par an (8). La nappe phréatique se trouve à 15 m. de profondeur sur la rive gauche de l'Oum-Er-Rbia et à 50 m. sur sa rive droite. Dans son ensemble, elle se prête très bien à l'élevage et à la culture des céréales qui y donnent de bons rendements.

Le Dir qui, littéralement, signifie poitrail et dont l'image a été suggérée aux indigènes, selon M. CÉLÉRIER, par le heurt des lignes horizontales de la plaine et des lignes verticales de la montagne, à cheval à la fois sur la plaine et la montagne, forme une zone continue depuis Zaouia-Ech-Cheikh jusqu'à l'extrémité S.O. de la plaine du Tadla. Sa richesse légendaire vient de la fertilité de son sol de constitution alluvionnaire, de son climat tempéré par le voisinage de la montagne et de l'abondance de l'eau qui permet d'irriguer à la fois les légumes, les arbres fruitiers des vallées et les céréales de la plaine. C'est un des rares endroits au Maroc où la terre manquerait plutôt que l'eau. Malheureusement la surface arable diminue rapidement lorsqu'on s'élève dans la montagne, en raison même du caractère abrupte de la chaîne. Dans le massif proprement dit du Moyen Atlas, les vallées seules sont cultivées ; et le paysan berbère doit déployer toute son ingéniosité pour conserver intactes les terrasses soutenues par des murs de pierre tout comme dans nos Cévennes. Par suite de l'abondance des pluies (700 à 800 m/m), il existe sur les sommets mêmes de véritables prairies ; mais pendant la période des neiges, les indigènes doivent chercher asile dans les régions plus tempérées qui bordent le Moyen Atlas. La vallée de l'O. El-Abid n'est en réalité qu'un étroit couloir, fertile par endroits, mais dont la valeur économique au point de vue agricole est loin d'avoir l'importance qu'on lui attribuait avant notre pénétration.

L'arrière-pays de Casablanca est donc très vaste et a les ressources les plus variées.

(8) Docteur MIÈGEVILLE, Vétérinaire Inspecteur du Service de l'Elevage. *Revue de géographie marocaine* (1^{er} et 2^e trimestre 1927), p. 8.

SECTION IV

Les produits du sol : Céréales, Cultures diverses,
Arboriculture, Elevage

Tout cet hinterland ne se prête pas, il s'en faut de beaucoup aux mêmes cultures.

I. — *Les céréales et cultures diverses*

Les céréales et cultures diverses constituent la principale ressource de toute cette contrée ; elles viennent relativement bien en basse-Chaouia et dans le Tadla. Elles occupent une superficie de 830.000 ha environ dont 10.000 ha, soit près de 5 %, sont cultivés par les Européens. Le blé et l'orge occupent à eux seuls les 9/10 de cette étendue.

L'Orge vient au premier rang avec 380.000 ha dont 5 à 6.000 à peine sont ensemencés par des Européens. C'est une culture essentiellement indigène. La part de la Chaouia dépasse, à elle seule, quelque peu celles d'Oued-Zem et de Tadla réunies. Les rendements moyens varient très sensiblement d'une année à l'autre par région, de 5 à 14 qx à l'hectare. La production qui représente 42,89 % de la production totale d'orge — au Maroc — dans les années normales approche 4.500.000 qx, et les exportations atteignent 1.500.000 qx valant environ 123 millions de francs, dirigés : sur l'Allemagne (50 %), la France (14 %), la Belgique (13,8 %), le reste sur l'Espagne, l'Italie, le Portugal, les Pays-Bas et divers pays. Aux sorties, l'orge occupe le premier rang après les phosphates. Cette céréale est exportée pour servir à la fabrication de la bière.

Le blé dur. — Les surfaces ensemencées en blé dur occupent environ 300.000 ha dont près de 65 % en Chaouia. La production totale varie, les bonnes années, entre 2 millions et 2 millions 1/2 de quintaux ; elle a été de 2.270.000

quintaux en 1929 avec un rendement moyen de 7,5 en Chaouia (10,5 en 1931), et de 7,4 dans le Tadla. Par les années de sécheresse, les rendements descendent à 3 ou 4, même en Chaouia. Il s'agit là d'une culture presque exclusivement indigène. La superficieensemencée par les Européens ne dépasse guère 3.000 ha. Les exportations approchent 60.000 qx d'une valeur de près de 8 millions de francs, se répartissant entre : la France (73 %), la Belgique (15 %), l'Espagne (5 %) et divers pays (7 %).

Le blé tendre. — Cultivé surtout en Chaouia, il couvre environ 110.000 ha dont 21,81 % ensemencés par des Européens. Sa production varie entre 700 et 800.000 qx les bonnes années avec des rendements moyens de 7 à 7,5 (de 10 à 12,7 en 1931). Il va sans dire que les Européens obtiennent sur leurs terres, des rendements bien supérieurs, sans toutefois égaler ceux des régions du Nord. En 1929, il en a été exporté 429.000 qx valant 57.913.000 fr. dirigés 89 % sur la France et 11 % sur la Belgique. Ces expéditions ont généralement lieu au début de l'été en vue d'assurer la soudure. Les années de sécheresse, les rendements sont très faibles, et les exportations ne dépassent guère 100.000 qx. Au cours de ces deux dernières années, les superficies emblavées en blé tendre ont diminué très sérieusement.

L'Avoine. — Cultivée presque-uniquement par les Européens l'avoine vient assez bien en Chaouia où elle occupe un peu plus de 7.000 ha, et donne de bons rendements. En 1929, 2.689 tonnes ont été exportées dont 1.965 sur la France.

Le maïs. — Il occupe selon les années, de 29.000 à 62.000 ha, dont plus de 25.000 en Chaouia, où il vient sans irrigation grâce aux rosées nocturnes, tandis qu'ailleurs sa culture n'est possible que là où il y a de l'eau, c'est-à-dire dans le Dir. Il donne des rendements nettement supérieurs à ceux des Doukkala où cette denrée occupe pourtant une place très importante. Les colons ne cultivent guère que 1.400 à 1.800 ha de maïs. En 1929, il en a été exporté 12.903 t. dont 8.220 t. sur la Métropole, 2.320 t. sur l'Espagne, 1.887 t. sur l'Italie.

ÉTAT DES CULTURES PRATIQUÉES

La Chaouïa, Oued-Zem, Tadla en 1929, 1930 et 1931

Nature des produits	Hectares ensemencés en			Surface des cultures européennes en 1930	Production en quintaux		
	1929	1930	1931		1929	1930	1931
Blé dur	301.874	285.814	233.211	4.661	2.277.738	1.475.211	2.220.533
Blé tendre	111.127	104.345	76.333	23.762	786.845	414.014	856.700
Orge	381.987	362.505	361.190	4.748	3.422.549	2.868.737	4.517.566
Avoine	7.216	5.861	3.978	5.703	57.734	31.177	48.663
Maïs	28.906	33.872	61.998	1.810	221.913	273.863	312.735
Sorgho	2.394	4.196	3.380	724	10.233	26.967	20.714
Alpiste	2.097	2.679	5.110	51	11.865	12.066	64.920
Fèves	16.200	14.301	10.139	1.396	118.913	48.096	79.812
Lentilles	5.326	4.681	3.479	181	17.660	4.180	7.668
Pois chiches	14.423	14.168	10.467	825	106.460	65.671	37.211
Petits pois	3.070	3.513	2.771	3.203	16.501	13.920	2.390
Fenugrec	3.247	3.146	5.053	78	19.467	11.701	25.638
Lin	13.719	17.552	24.634	684	90.347	88.406	187.277
Coriandre	23.725	11.311	8.424	196	161.062	52.459	51.901
Cultures maraî- chères	2.312	2.752	3.812	1.149	»	»	»
Cultures fourra- gères	1.073	1.754	3.190	1.754	»	»	»
Cultures industri- elles	103	179	526	159	»	»	»

DANS LES RÉGIONS DE :

et rendements moyens obtenus en 1929, 1930 et 1931.

Rendements à l'hectare								
Chaoula			Oued-Zem			Tadla		
1929	1930	1931	1929	1930	1931	1929	1930	1931
7.5	5.9	10.5	7.8	7.7	6.4	7.4	2.1	6.6
7.1	3.8	11.2	7.0	7.1	10.0	7.5	2.0	12.7
8.1	8.5	14.1	10.6	12.2	12.2	8.0	4.7	10.0
8.1	5.2	12.2	6.9	5.4	14.5	3.7	8.7	9.0
7.5	8.2	5.3	6.0	5.0	5.6	8.8	7.2	6.8
4.3	6.4	6.0	»	»	»	9.5	8.6	8.3
5.7	4.5	12.7	»	»	3.3	»	»	»
7.3	3.3	7.7	3.6	8.0	10.0	12.0	5.9	7.9
3.1	0.7	1.9	7.4	6.6	6.3	6.6	4.4	4.5
7.4	4.6	3.3	4.0	6.6	3.3	5.8	2.0	5.8
5.4	3.9	5.9	0.4	4.4	4.4	5.2	2.7	6.0
5.0	3.7	5.0	»	3.5	4.0	»	»	»
6.6	5.0	7.6	2.4	5.2	3.6	3.0	»	1.3
6.8	4.6	6.1	4.3	4.0	4.6	5.0	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»

Légumes secs et graines. — Les fèves et les pois chiches, cultivés presque exclusivement en Chaouia occupent respectivement 16.000 et 14.000 ha, et donnent des rendements intéressants dans les bonnes années. Les lentilles et les petits pois dont les rendements dépassent rarement 6 à l'ha sont ensemencés sur une superficie de 3.000 à 5.000 ha ; il s'agit, là aussi, de cultures faites en grande partie par les indigènes, sauf les petits pois. Les légumes secs sont très peu cultivés dans la région d'Oued-Zem et du Tadia. En 1929, il a été exporté 144.470 qx de fèves d'une valeur de plus de 15 millions, dirigés sur : l'Espagne (71 %), la France (19 %), et le reste sur divers pays. Les lentilles qui figurent pour 26.350 qx sont expédiées en grande partie en France. Quant aux pois chiches, sur les 51.540 qx exportés, 13.050 qx vont sur la Métropole, 15.140 qx sur l'Espagne, 11.620 sur l'Angleterre et le reste sur divers pays. La valeur totale de l'exportation des légumes secs atteint 32.220.000 francs.

Le lin. — Il n'est plus guère cultivé que pour la graine. Les plantations faites en vue du tissage dans les années qui suivirent la guerre ont été à peu près abandonnées. La superficie ensemencée en lin uniquement dans la Chaouia est de 13.740 ha (24.000 ha en 1931) donnant un rendement de 6,6 ; il en est exporté 7.752 t. (14.000 t. en 1931), dont à peu près la moitié en France et le reste sur l'étranger. Cette culture a l'inconvénient d'épuiser la terre.

Le coriandre. — Une spécialité de la Chaouia, le coriandre occupe un peu plus de 23.000 ha, et donne un rendement qui varie de 4 à 7 selon les années. Son fruit qui répand une odeur aromatique est utilisé en pharmacie et en confiserie. Le port de Casablanca en exporte plus de 70.000 qx valant 9.152.000 francs.

On cultive encore du sorgho, de l'alpiste, du fenugrec, du cumin et des haricots, mais sur de faibles étendues, et uniquement dans la Chaouia ; le tonnage exporté de ces différents produits est relativement faible : 2.920 t. d'alpiste, valant 6.806.000 fr. expédiées sur les Etats-Unis et divers pays, pour la nourriture des petits oiseaux ; 1.454 t. de fenugrec, 1.633 t. de cumin.

Les statistiques montrent que sur les 872.000 ha cultivés en 1930 dans l'arrière-pays de Casablanca, les cultures européennes couvrent seulement 51.000 ha dont 47.000 en Chaouia. La production agricole indigène représente donc 91 % des superficies ensemencées. Ce résultat est loin d'être brillant, étant donné que la plus grande partie de cet hinterland est pacifiée depuis plus de 20 ans et que les Européens possédaient en 1930, rien qu'en Chaouia, 146.886 ha de terres réparties entre 505 exploitations, soit près de 300 ha par domaine. Sur ce contingent la colonisation officielle est représentée par 46.631 ha répartis en 137 lots, dont 11 seulement de petite colonisation.

Dans les régions d'Oued-Zem, Tadla, fin 1930, les Européens possédaient 14.884 ha répartis en 122 exploitations dont 90 de colonisation officielle couvrant 5.642 ha.

Les rendements que nous avons signalés et qui figurent aux tableaux des cultures ci-annexés, concernent en réalité la production indigène, pratiquée selon les méthodes ancestrales et cela, malgré les efforts déployés par les services agricoles. Les résultats obtenus par les colons sont nettement supérieurs, et il n'est pas douteux que si les méthodes de culture, étaient généralisées, la production pourrait être augmentée dans de fortes proportions, 60 à 80 %, et le tonnage disponible pour l'exportation serait accru en conséquence.

Par contre, Casablanca ne doit plus compter malgré les perfectionnements de son outillage, sur sa puissance attractive pour accroître son trafic aux exportations, en ce qui concerne les céréales et autres produits agricoles. En dehors des Doukkala, son influence ne dépasse guère les limites de son hinterland naturel ; par exemple, en 1931, il n'a reçu de Meknès et de Fès par voie ferrée que 156 tonnes de céréales.

Cultures maraîchères et primeurs. — Bien que l'arrière-pays de Casablanca, y compris la Chaouia ne se prête guère à la production maraîchères, ces cultures se sont cependant développées assez rapidement dans les environs de Casablanca. En 1928, elles occupaient déjà 1.760 ha, et approchent en ce moment de 4.000 ha répartis dans les lotissements d'Aïn-Seba, Tit-Mélill et des Zenata. Cette pro-

duction, due uniquement à l'initiative privée encouragée par l'écoulement facile des légumes sur le marché de Casablanca, ville de 163.000 habitants, s'étend dans la direction de l'Oued-Mellah, de Fédhala et autour de cette ville. Grâce au barrage de l'Oued-Mellah en cours de construction, l'irrigation va lui permettre de s'accroître quelque peu et de fournir à l'exportation un complément de fret dont il ne faut pas exagérer l'importance. D'après les statistiques, il n'a été exporté en 1930 que 45.913 qx de légumes frais valant 4.179.000 fr. et 400 qx de fruits frais (48.000 fr.). Bien qu'en 1931 l'exportation des légumes frais ait atteint 82.830 qx, il s'agit encore de chiffres bien modestes.

Nous ne pensons pas d'ailleurs que Casablanca occupe jamais un rang très important dans l'exportation des primeurs. Les terres sablonneuses, peu profondes, de sa région ne s'y prêtent nullement ; et de plus, le problème de l'eau déjà difficile à résoudre pour l'alimentation de la ville pour laquelle on a dû capter les sources de l'O. Fouarat, situées à 140 km. dans le Gharb, constitue un obstacle très sérieux qui ne sera qu'atténué par le barrage en cours de construction. Cette culture restera donc soumise dans une large mesure, aux caprices du temps, et sera très compromise les années de sécheresse. Ainsi, l'été 1926, exceptionnellement sec fut désastreux pour bon nombre d'exploitations marocaines (9). Dans ces conditions on ne voit pas l'intérêt qu'il y aurait pour l'économie générale du Maroc à consacrer ici de gros capitaux pour créer une prospérité factice, alors qu'il existe dans d'autres régions notamment dans le Gharb, des terres d'une fertilité remarquable, faciles à irriguer, et qui se prêtent admirablement à ce genre de production.

II. — *L'arboriculture*

La carapace gypso-calcaire qu'on trouve en Chaouia, immédiatement au-dessous de la couche de terre arable déjà peu épaisse constitue un obstacle sérieux au développement des arbres. De plus, la pénurie d'eau due à l'absence de rivière et à la profondeur de la couche phréatique

(9) G. VIDALENC. — *Le port de Casablanca*, p. 140.

ne permet que difficilement de les irriguer. Aussi, les arbres fruitiers sont-ils à peu près inexistantes en Haute-Chaouia, dans le Tadla et très rares dans la Basse-Chaouia. Seuls, l'olivier, le figuier, l'amandier qui vont, avec leurs du sol, résistent plus ou moins aux longues périodes de du sol, résistent plus ou moins aux longues périodes de sécheresse. La vigne prospère assez bien en Basse-Chaouia. Les statistiques de 1930 accusent pour la Chaouia 290.000 pieds de vignes indigènes et 2.732 ha de vignes européennes ; et pour les régions de Tadla-Oued-Zem 4.037 pieds de vignes indigènes. Dans la zone du Dir par contre, les arbres fruitiers viennent admirablement grâce à l'abondance de l'eau et à la fertilité du sol. Aussi, sur 57.000 oliviers et 75.000 amandiers qu'accusent les statistiques pour tout l'arrière-pays, le Dir possède 43.000 oliviers et 60.000 amandiers, mais il est plutôt mal partagé pour les agrumes, les figuiers et arbres divers. En effet, il ne compte que 2.880 orangers et citronniers sur 15.840, et 40.570 figuiers et arbres divers sur 296.000 que compte l'interland. Le noyer vient bien dans le Moyen Atlas jusqu'à 2.000 mètres d'altitude.

Il convient de noter au sujet des arbres fruitiers que les plantations européennes progressent de 15 à 20 % d'une année à l'autre, tandis que celles des indigènes diminuent au contraire sérieusement. La presque totalité des oliviers, orangers et citronniers de la Chaouia appartient aux colons. D'une façon générale les arbres des indigènes sont en très mauvais état et manquent de soins. Ils ne sont jamais taillés et ne reçoivent que de rares irrigations, les propriétaires se contentent de faire un binage de temps en temps et de cueillir les fruits par le procédé du gaulage qui détériore les arbres et compromet la récolte de l'année suivante.

En résumé, cet arrière pays est un des plus pauvres en arbres fruitiers ; aussi aux exportations figurent seulement 792 t. d'amandes, d'une valeur de 13.029.000 fr., dirigées à raison de 57 % sur l'Angleterre, 29 % sur la Métropole, 12 % sur l'Allemagne ; le reste se répartit entre la Belgique, l'Italie, les Pays-Bas et autres pays. Une partie de ces amandes viennent d'ailleurs de la région de Marrakech. Des améliorations culturelles permettraient d'obtenir des

rendements beaucoup plus intéressants, et des plantations nouvelles paraissent devoir réussir dans le Dir et dans la plaine de Tadla en bordure du Moyen Atlas, à condition toute fois de protéger ces dernières plantations par des haies brise-vent contre le siroco qui cause souvent des ravages aux plantes. Des exemples dûs à l'initiative privée montrent aussi que, même en Chaouia, dans les Sahels, l'arboriculture peut donner de bons résultats à condition de choisir les terrains irrigables qui conviennent par leur exposition.

III. — *L'élevage*

Dans l'interland de Casablanca, l'élevage tient une place importante ; il marche de pair avec l'agriculture et prédomine même nettement en Haute-Chaouia et dans le Tadla. D'après les statistiques de 1930, l'ensemble du cheptel de tout l'arrière-pays comprend 2.835.000 bêtes, en diminution de 15 % sur l'année précédente. Les bovins et surtout les ovins présentent un grand intérêt.

Les bovins. — On compte 402.362 bovins, soit 23 % des bovins du Maroc dont 261.150 pour la Chaouia et 141.213 pour les régions d'Oued-Zem et du Tadla.

Ceux de la Chaouia se rattachent en général à la race blonde qu'on trouve au Maroc ; ils sont rustiques, mais, d'un poids plutôt inférieur à la moyenne des bêtes à cornes marocaines, ils ne valent pas, à beaucoup près, les bovins des Zaër ni ceux des Doukkala. Les pâturages de la Chaouia sont d'ailleurs nettement inférieurs à ceux des Zaër et des régions du Nord du Maroc. Le rendement en viande dépasse rarement 40 à 45 %, et les vaches sont médiocres laitières. Dans la Haute-Chaouia, le nombre des bovins est très réduit en raison du caractère quasi-désertique de cette région.

Les bovins du Tadla se rattachent à la race brune de l'Atlas qui est nettement supérieure à celle de la Chaouia ; ils s'engraissent facilement et donnent un assez bon rendement, surtout dans la zone du Dir où les pâturages sont abondants. Les vaches sont mauvaises laitières, mais leur lait est riche en matières grasses. Les essais de croisement avec des races françaises montbéliardes tentés par les

colons n'ont pas réussi, même dans la zone du Dir. La race d'Aubrac donne des résultats un peu meilleurs, mais c'est le zébu qui s'adapte le mieux. En réalité, l'amélioration des bovins ne peut guère être obtenue ici que par voie de sélection.

Les ovins. — Le contingent des ovins est de 1.787.000, soit 23 % du troupeau ovin du Maroc (7.976.000 têtes). Il se répartit à raison de 48 % pour la Chaouia et 52 % pour les régions de Tadla et d'Oued-Zem. Le mouton de la Chaouia, la haute taille, 0 m. 60 à 0 m. 80, n'est pas un animal de boucherie très estimé, il est dur à l'engraissement et sa chair est médiocre ; mais, par contre, sa laine du type « Aboudia » — dont la toison d'un poids moyen de 2 kg. peut atteindre 5 kg. — est très recherchée. C'est surtout dans la Haute-Chaouia et dans le Tadla qu'on trouve les meilleurs sujets. Le mouton dit du Tadla présente des analogies frappantes avec le mérinos d'Espagne ; il est de taille moyenne, 0 m. 56 à 0 m. 65, d'un poids de 35 à 55 kg., son rendement varie entre 40 à 50 % ; il a une aptitude marquée à l'engraissement et fournit une chair fine et savoureuse qui le fait rechercher des exportateurs. Sa laine abondante, ordinairement blanche, du type « Urdighia » ou « beldia première » est aussi très appréciée.

Le mouton Chleuh, qu'on trouve surtout dans le Moyen Atlas et une partie du Dir, est trapu, rustique ; sa taille varie avec l'habitat ; il donne des rendements de 45 à 50 %, et produit une viande très prisée en boucherie ; mais sa laine peu abondante (800 gr. environ par toison), est grossière. Dans la plaine et le Dir, on rencontre un sujet de race métisse, croisement des types Chleuh et Tadla, animal compact et bien développé dans les parties qui donnent en boucherie des morceaux de première catégorie ; il présente surtout les avantages de la race Chleuh, mais fournit comme celui-ci une laine de qualité inférieure.

Le Service de l'Elevage s'est efforcé d'améliorer la race ovine par voie de sélection et de croisement, surtout dans les régions d'Oued-Zem et du Tadla, où deux bergeries modèles ont été installées : l'une à Oued-Zem et l'autre à Ghorm-El-Alem. La brebis du type Tadla a été croisée avec

le mérinos de la Crau ; celles des types Chleuh et metisse Chleuh-Tadla l'ont été avec des béliers charmois en vue d'améliorer encore leur rendement en boucherie. Ces essais ont été couronnés de succès dans les bergeries du du Service de l'Elevage. Mais tous les efforts tentés auprès des indigènes auxquels on a cédé des béliers de race ou de croisement n'ont produit que des résultats insignifiants, ainsi que la campagne faite pour l'amélioration du cheptel par la sélection, la création de pâturages, de réserves de fourrages et de points d'eau et la construction d'abris. Il n'existerait dans la région qu'une seule bergerie, créé par un notable qui n'a pu vraisemblablement en raison de sa situation, éviter de suivre l'exemple officiel. Comme le remarque M. CÉLÉRIER, « l'incurie des éleveurs indigènes est telle, que des résultats décisifs peuvent être attendus seulement de la colonisation qui a un intérêt puissant à l'amélioration de l'élevage » (1).

Or, les colons ne possèdent dans l'arrière-pays de Casablanca que 15.500 bovins et 33.000 ovins ; 96 % des bovins et 98 % des ovins appartiennent donc aux éleveurs indigènes. De plus, autre difficulté qui vient gêner considérablement l'action du Service de l'Elevage : dans la Haute-Chaouia et le Tadla, il existe un mouvement de transhumance provoqué à certaines saisons par l'insuffisance des pâturages ou la pénurie des points d'eau ; de même qu'au moment des neiges les troupeaux de la montagne s'efforcent de descendre dans la plaine.

Ce cheptel ovin est nettement en voie de diminution depuis 1925, il diminue surtout pendant les années de sécheresse. Ainsi, de 1929 à 1930, on constate une régression de 28.294 bovins, soit 6,56 %, et 400.594 ovins, soit 18,30 % de l'effectif. Nous devons ajouter que cette régression n'affecte pas le contingent des Européens qui est, lui, au contraire, en voie d'augmentation progressive. C'est une preuve de plus que l'indigène reste indifférent à tous les bons conseils qui lui sont prodigués, et que le sort de l'élevage, comme celui de l'agriculture est bien lié à celui de la colonisation.

La presque totalité de ce cheptel est consommée sur place, ou dirigée sur Casablanca pour le ravitaillement de

(1) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 166.

cette ville ; bien peu de bêtes sont exportées. Les statistiques de 1930 mentionnent seulement aux sorties 368 moutons et 4.676 bœufs. Les peaux sont expédiées sur Casablanca, Marrakech et les villes du Nord (Fès, Meknès). La laine qui n'est pas utilisée pour les besoins domestiques est achetée par les courtiers et dirigée sur Casablanca.

Les caprins. — Au nombre de 384.000 dont 286.000 pour Oued-Zem et Tadla, les caprins correspondent à la race africaine rustique, produisent une viande excellente, et leurs peaux sont recherchées.

Il y a encore 6.000 chevaux, 134.000 ânes, 41.000 chameaux, appartenant presque en totalité aux Indigènes. Cette partie du cheptel n'est pas en régression. Il y a aussi 15.400 mulets dont 15 % aux Européens ; et 9.600 porcs dont plus de 8.000 en Chaouia et qui appartiennent presque tous aux colons ; il en est exporté annuellement de 4 à 5.000 têtes sur la Métropole.

L'aviculture. — L'élevage de la volaille, fait sans beaucoup de soins s'est développé rapidement depuis que les œufs ont trouvé un débouché en Europe. Une amélioration de races est à souhaiter. Le port de Casablanca a exporté, en 1930, 4.061 t. d'œufs représentant 40.477.000 fr., en diminution de plus de 20 % sur l'année précédente. Il occupe le deuxième rang pour ce commerce. Son principal client est l'Espagne qui en reçoit 3.473 t. ; l'Angleterre vient ensuite avec 569 t. ; la France n'en reçoit que 10 t. Ce produit constitue une excellente ressource pour l'hinterland de Casablanca.

Comme autres produits de l'élevage, Casablanca a exporté en 1930, 1.909 t. de peaux de bœufs (8.222.000 fr.), dont 63 % sur la Métropole, 13 % sur l'Italie, 10 % sur la Belgique ; 1.189 t. de peaux de chèvres (14.456.000 fr.), dont 79 % sur la Métropole et 10 % sur l'Espagne ; 914 t. de peaux de moutons (7.535.000 fr.), dont 90 % sur la France. Les chiffres de ces exportations marquent une progression sensible sur ceux de l'année précédente. Ce port a encore exporté 930 t. de laine en suint (5.541.000 fr.), dont 75 % sur la France, et 19,7 % sur la Belgique, 211 t. de laine lavée et déchets d'une valeur de 2.324.000 fr. dirigées principalement sur la France.

SECTION V

Les produits du sous-sol

L'arrière-pays du port de Casablanca renferme des produits miniers peu variés, peut-être, mais d'une richesse considérable, et qui ont été la cause déterminante de l'accroissement si rapide du trafic de ce port.

En Haute-Chaouia, partie la plus pauvre de l'hinterland, entre El-Borouj et Oued-Zem, s'étend, sur près de 80 km., un immense gisement de phosphates qui, couvrant environ 3.000 km², est considéré comme un des plus riches du monde entier. L'ensemble de la formation située à une faible profondeur dépassant rarement 40 m., d'une épaisseur de 60 à 80 m., comprend plusieurs couches superposées, dont huit seraient susceptibles d'être exploitées. Actuellement on n'exploite que la couche n° 1 d'une épaisseur de 1 m. à 3 m. 50 et dont le produit titre 66,8 à El-Borouj, 74 à 76 à Kourigha, 81 à 82 près d'Oued-Zem. Le tonnage des phosphates titrant plus de 75 est évalué à 100 millions de tonnes.

Ce gisement découvert en 1912 par MM. BUSSET, journaliste, et COMBELAS, aide major (1), ne fut reconnu effectivement qu'en 1919.

Son exploitation, au lieu d'être donnée en adjudication publique, comme le prévoit le règlement minier marocain, fut réservée au Gouvernement Chérifien par dahir du 27 janvier 1920, en raison de l'importance qu'il représente pour le développement agricole et commercial du pays. Elle a été confiée par dahir du 7 août 1920 à un office industriel : l'Office Chérifien des phosphates qui jouit de la personnalité civile, a, à sa tête, un Directeur général

(1) Roger CHAPUS. — *L'exploitation des phosphates au Maroc*, p. 63.

contrôlé par un Conseil d'administration composé de représentants du Gouvernement Chérifien, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie.

Les travaux miniers, commencés le 1^{er} mars 1920 à Bou-Jniba vite abandonné, ont lieu actuellement à Kourigha, où une ville surgit de terre en quelques années et compte en 1931, 8.135 habitants dont 2.669 Européens. Cette exploitation conduite selon la méthode « par poudroyage » qui permettait d'obtenir dès 1921 un rendement très important (175.000 tonnes dans le deuxième semestre), progressa si rapidement, qu'en 1927 l'arcroissement annuel de la production a dépassé 300.000 tonnes.

Le criblage et le séchage ont lieu sur place, au soleil ou au four. Des silos permettent, en outre, d'emmagasiner un volant de 170.000 tonnes pour assurer la régularité des expéditions. Le transport qui s'effectue par wagons spéciaux entre la mine et le quai d'embarquement, est d'autant plus facile que la ligne descend sur tout son parcours (145 km.), Kourigha étant à 800 m. d'altitude. Aussi le prix de transport, en 1927, n'était que de 18 fr. 65 la tonne au lieu de 32 fr. sur la ligne Gafsa-Sousse.

Le phosphate marocain, étant donné sa forte teneur et sa proximité du port d'embarquement, n'a eu aucune difficulté à se placer sur le marché mondial, bien que celui-ci soit régi par des habitudes commerciales assez étroites. Aussi, les exportations commencées en 1921 avec 3.000 T. à titre d'échantillons, ont suivi une progression rapide : 1922 : 80.000 T. ; 1923 : 192.000 T. ; 1924 : 440.000 T. ; 1925 : 720.000 T. ; 1926 : 885.000 T. ; 1927 : 1.220.000 T. ; 1928 : 1.330.000 T. ; 1929 : 1.577.200 T. ; et en 1930 les exportations atteignent 1.772.200 T. d'une valeur de 247.450.000 fr., qui placent ainsi le Maroc au rang des premiers pays exportateurs de phosphates du monde. Ce produit représente à lui seul en 1930, 83 % du tonnage des exportations totales du Maroc et 34 % de leur valeur. Le tonnage exporté se répartit entre plus de 12 pays, dont les principaux clients sont : la France, 327.114 T. ; l'Espagne, 331.000 T. ; l'Italie, 203.502 T. ; les Pays-Bas, 166.000 T. ; l'Angleterre, 150.000 T. ; le Danemark, 149.000 T. ; l'Allemagne, 119.000 T. ; le Portugal, la Suède, la Norvège, l'Australie, pour des quan-

tités relativement faibles. Cette répartition montre que les phosphates constituent au premier chef une marchandise internationale, et attirent à Casablanca de nombreux navires de pavillons divers, assurés d'y trouver un fret toujours disponible. Cet élément de la fonction régionale contribue fortement à accroître l'importance de la fonction commerciale du port. Aussi, une baisse sur les sorties des phosphates a immédiatement une répercussion néfaste sur l'ensemble du mouvement commercial du port. C'est ainsi que la chute des exportations de phosphates à 965.411 T. en 1931 s'est fortement fait sentir pour le port de Casablanca.

Mais cela ne justifie nullement les pronostics pessimistes formulés au sujet de la richesse phosphatière du Maroc ou de son avenir. C'est un accident qui, dû uniquement à la crise agricole et économique mondiale, disparaîtra avec celle-ci. Il y a des raisons très sérieuses de croire que l'accroissement annuel de consommation mondiale de phosphates, qui a été de 10 % jusqu'en 1928, n'est qu'interrompue, et que les phosphates marocains dont la teneur est analogue à celle des phosphates de Floride, verront leurs débouchés s'accroître encore dans les pays de l'Europe septentrionale et occidentale, les phosphates algériens et tunisiens conservant plutôt le marché des pays méditerranéens. Il n'est pas excessif non plus d'escompter de grosses exportations en Afrique Centrale et Occidentale, en Australie et en Amérique du Sud où les cultures intensives se développent rapidement. En plus des exportations, le centre de Kourigha alimente l'usine des superphosphates de Casablanca, et fournit des phosphates en poudre aux colons du Maroc. Ce débouché est passé de 1.000 T. en 1923, à 15.000 T. en 1926 et 1927.

Comme autres richesses minières, on ne signale dans l'arrière-pays de Casablanca, que les gisements de fer de Camp Boulhaut de Kéradid près de Settât et de Mechra-Ben-Abbou ; mais on n'est encore fixé, ni sur leur teneur ni sur leur importance.

SECTION VI

Le Peuplement, l'Industrie, les Courants Commerciaux

I. — *Peuplement. — Industrie.*

Les régions qui constituent l'arrière-pays de Casablanca, ont une population globale de 947.000 habitants. (dont 68.220 européens civils), très inégalement répartie. La Chaouïa avec une superficie de 12.246 km², compte à elle seule une population de 558.000 habitants dont 63.000 européens ; la densité moyenne est de 45 habitants au km². Toutefois, la plus grande partie de la population se concentre dans la Basse-Chaouïa, tandis qu'elle est au contraire très clairsemée en Haute-Chaouïa.

Casablanca, deuxième ville du Maroc compte 163.100 habitants dont 55.290 Européens — parmi lesquels 34.560 Français — 85.160 musulmans, 19.960 Israélites, et 2.690 militaires non marocains. La région d'Oued-Zem, vaste de 3.037 km², peuplée de 95.700 habitants a une densité de 31 habitants au km², densité normale étant donné les ressources très limitées de la région. Le Tadla compte 292.500 habitants (y compris les insoumis), répartis aussi très inégalement. Très faible sur la rive droite de l'Oum-Er-Rbia, la densité s'accroît au fur et à mesure que l'on approche de la montagne ; et le Dir passe pour être une des zones les plus peuplées du Maroc. Il est à peu près certain que la densité de la population de cette région augmentera encore notablement dès le retour des Berbères partis en dissidence dans la montagne.

Il est très intéressant de noter la très grande concentration des Européens à Casablanca : 82 % de ceux de l'hin-

terland naturel du port ; par contre sur une population rurale de 683.000 habitants (recensement de 1931), les Européennes ne sont représentées que par 2.957 habitants dont 2.877 en Chaouia. La proportion des Européens — un pour 231 indigènes, — est donc infime si l'on considère que ces régions occupées par nous depuis plus de 20 ans conviennent cependant en grande partie, au peuplement européen ; c'est là une des conséquences de notre politique des grands domaines, pratiquée au Maroc en matière de colonisation, tandis que l'Algérie doit à la petite colonisation et à ses innombrables villages qui rappellent la Métropole d'avoir une forte population européenne rurale.

L'une des caractéristiques de tout l'arrière-pays est de ne posséder, en dehors de Casablanca — que nous étudierons à la fonction industrielle du port — ni centre urbain, ni industrie de quelques importance. Settat siège des services administratifs et centre de colonisation compte 12.800 habitants environ, dont 619 Européens. Kourigha créée par l'Office des Phosphates, compte 8.135 habitants dont 2.669 Européennes vivant de la mine. Oued-Zem construite autour d'un des rares points d'eau de la région, tête d'étape d'abord, puis tête de ligne des chemins de fer à voie normale, centre administratif et d'achat de céréales, a 5.530 habitants dont 916 Européens civils ; Boujad, la sainte, création due à la ferveur religieuse, peuplée de 10.410 habitants dont 197 Européens civils seulement, n'a d'autre industrie qu'une fabrique de couvertures dites « de Boujad » ; Tadla, bourgade sans importance de 5.045 habitants dont 620 Européens civils, vit surtout des ressources de sa garnison.

Au pied de la montagne s'échelonne une série de gros villages berbères ou de petites villes, bâtis de préférence au débouché des vallées : Zaouïa-es-Cheikh ; Ksiba, Ghorm-El-Alem, Tagzirt, Fichtala et Beni-Mellal, la plus importante de toutes, a 7.336 habitants dont 204 Européens et paraît la plus susceptible de devenir un jour une ville secondaire et un marché permanent. Dans chacun de ces petits centres urbains se tiennent périodiquement des souks où les gens de la montagne viennent vendre leurs produits et se ravitailler en denrées coloniales et en céréales. L'industrie européenne n'est représentée à l'intérieur

que par quelques entreprises de transports et des ateliers de réparations.

II. — *Courants commerciaux*

La circulation des produits répond à deux besoins, d'achat et de vente, qui produisent deux courants : l'un a trait aux échanges locaux entre régions complémentaires voisines ou relativement rapprochées (exemple : celui qui a lieu entre la montagne et la plaine) ; l'autre consiste à drainer, des centres de production vers le port, les produits d'exportation, ou inversement, et tend à répartir dans l'arrière-pays les marchandises importées. Si, en Algérie, la principale direction commerciale est subméridienne parce qu'imposée par les échanges entre les zones naturelles qui s'allongent parallèlement au rivage, au Maroc, la côte atlantique et la chaîne de l'Atlas, orientée sensiblement S.O. - N.E., impriment cette même direction aux zones successives : zone côtière où se trouvent les ports, par où arrivent les produits d'importation ; zone des plaines et plateaux où l'on cultive les produits d'exportation ; zone des montagnes, subdivisée en deux : celle du Dir, le pays des vergers, et celle des hauteurs où abondent les troupeaux. Le courant commercial principal qui associe ces zones était orienté N.O. - S.E. dans l'ancien Maroc. Actuellement, et surtout dans le Tadla, en raison de l'absence de grands centres d'attraction à l'intérieur, comme Fès et Meknès pour le Nord, et Marrakech pour le Sud, ce courant commercial se modèle sur l'orientation des voies de communication.

En profondeur, l'attraction de Casablanca dépasse peu les limites de son hinterland naturel. L'action de Beni-Mellal, le centre commercial le plus important du Tadla, ne se fait guère sentir au delà d'Ouaouizert sur l'O. El-Abid ; et si la vallée de l'Ahansal conduit au Dadès, une bien faible partie du trafic du Tafilalet suit cette voie. Ce trafic continue à se diriger au Nord par Midelt vers les villes entrepôts de Fès et Meknès, et au Sud vers Marrakech.

En plus de ce mouvement commercial qui a pour point de départ ou d'arrivée les ports de la côte atlantique, il

en existe un autre, beaucoup moins important, suivant une direction parallèle à la chaîne des montagnes, aboutissant au Sud à Marrakech et au Nord à Meknès et Fès ; la construction d'une voie ferrée l'accroîtrait certainement et permettrait aux régions du Nord de ravitailler à très bon compte celles du Sud, en céréales, pendant les années de sécheresse et de disette, malheureusement trop fréquentes ; tandis qu'actuellement on n'a que le choix entre la voie détournée de la côte, qui double ou triple la distance, les transports difficiles sur pistes ou routes, ou le portage à dos d'animal ; il en résulte que les frais de transport représentent souvent près de 50 % de la valeur des denrées.

Le courant commercial de la côte vers l'intérieur qui répartit les produits d'importation est représenté presque uniquement par des articles de consommation indigène, caractéristique que nous retrouvons dans tout le Sud du Maroc. Cependant, Casablanca, ainsi que nous allons le voir en étudiant ces importations, est le port qui reçoit la plus forte proportion d'articles destinés aux Européens. Mais en raison de la concentration dans cette ville de 82 % de la population européenne de son hinterland, la plus grande partie de ces articles est consommée sur place.

SECTION VII

Les Importations de Casablanca

Si Casablanca est la grande porte de sortie du Maroc Occidental, il en est aussi la grande porte d'entrée, grâce au réseau de communication — que nous avons étudié dans un autre chapitre — à l'avance qu'il a acquise sur les autres ports, à l'importance de sa population européenne et aux gros travaux de construction et d'équipement économique dont il est le siège. En 1928, ses importations ont atteint le chiffre record de 635.000 t. sur 954.000 t. importés au Maroc, soit 67 %. Bien que les importations soient

descendues au cours des années 1929-30 à 534.000 t. et à 547.000 t., le pourcentage de Casablanca aux entrées, comparé aux autres ports, reste encore de 59 % en 1930 et de 56,9 % en 1931. Et Casablanca continue à jouir d'une situation prépondérante qui paraît encore accrue, si l'on examine la valeur de ses importations. Une simple promenade sur les quais et les terre-pleins, suffit pour avoir une idée de la variété des produits qui font l'objet de ce commerce d'importation. A côté des balles de crin végétal, des piles de sacs de céréales ou des caisses d'œufs en cours d'embarquement, quelles sont les marchandises venant d'outre-mer et quelle est l'importance de leur tonnage en 1929 ?

Produits alimentaires

Casablanca est un gros importateur de produits d'alimentation dont le tonnage continue à croître, même pour les viandes, les fruits, les vins dont le Maroc a la prétention de devenir un jour exportateur. La première place est tenue par les denrées coloniales.

Le sucre. — 51.575 tonnes (121.507.000 frs), qui représentent 38,85 % des importations totales du sucre au Maroc en 1929 ; sur ce chiffre la part de la France est de 96 %.

Le thé. — 6.322 tonnes (121.532.000 frs), importées presque en totalité de Chine, et qui représentent 85 % des entrées de ce produit au Maroc.

Le café. — 1.331 tonnes (11.796.000 frs), dont 538 tonnes fournies par la France, le reste par les Pays-Bas, les Etats-Unis, l'Angleterre et autres pays.

Les viandes fraîche et congelée. — Les viandes fraîche et congelée figurent aux entrées pour 4.100 tonnes valant 25.136.000 frs dont 90 % viennent de l'étranger, principalement de la République Argentine. A cela, il faut ajouter, 1.121 bovins, 309 ovins, 388 tonnes de viandes salées, charcuterie et conserves de viande valant 7.162.000 frs. Le Maroc, pays d'élevage importe annuellement au total pour une somme variant de 21 à 32 millions (21.200.000 frs en 1931) de viandes ou d'animaux sur pied.

Les produits laitiers : laits concentrés, fromages, beurres donnent 2.413 tonnes valant 27.687.000 frs, fournies : 66 %

par la France, 20 % par les Pays-Bas, et le reste par l'Angleterre, les Etats-Unis, la Norvège, l'Italie et divers pays.

Le blé tendre et les farineux figurent pour 10.080 tonnes (23.694.000 frs) dont 47 % importés de la Métropole, le complément est fourni par les Etats-Unis, l'Espagne, l'Italie, l'Angleterre, les Pays-Bas et la Belgique, ces trois derniers pays envoient surtout des pommes de terre.

Les fruits (agrumes, pommes, poires, bananes et fruits confits). — 5.888 tonnes (valant 10.098.000 frs) importés 45 % de la Métropole et le reste d'Espagne (agrumes), des Etats-Unis (pommes, poires), des Pays-Bas et de l'Italie.

Les huiles et graisses comestibles représentent 4.715 t. (22.317.000 frs) dont 3.188 t. d'huile de Soya importées : 27 % d'Allemagne, 24 % d'Angleterre, 17 % des Pays-Bas. 1 % de la France ; et 871 t. d'huile d'arachides venant presque en totalité de la Métropole.

Boissons. — 181.925 hectolitres de vin ordinaire, mousseux et liqueurs ont été importés en 1929 par Casablanca, ce qui représente 62 % des importations de boissons au Maroc. Le vin ordinaire figure à lui seul pour 119.600 hectolitres dont 103.000 viennent de l'étranger, l'Espagne en fournit les 4/5. L'année 1930 marque même une progression sérieuse pour le vin ordinaire, 165.000 hectolitres au lieu de 119.000. Les importations totales de vin ordinaire au Maroc sont d'ailleurs passée de 200.000 hectolitres en 1929 à 241.000 hectolitres en 1930 et à 238.390 hectolitres en 1931. Le développement de la culture de la vigne, permettra, sous peu de réduire considérablement les importations de boissons qui s'élèvent pour l'ensemble du Maroc à 45.482.000 francs en 1929 et à 41 millions de francs en 1931 et de diminuer d'autant le déficit de la balance commerciale.

Les matériaux de construction

Comme il convient à un pays neuf, le Maroc est un gros acheteur de matériaux de construction dont Casablanca importe à lui seul :

Ciment, chaux et plâtres. — 70.326 t. (14.521.000 frs), soit 37 % des entrées totales au Maroc. Sur cette quantité

la part de la France est de 68,57 %, le reste est fourni presque en totalité par la Belgique à raison de 15.872 t. de ciment et 5.000 t. de chaux.

Bois de construction et d'ébénisterie (bruts, équarris, en madriers ou sciés). - 38.149 t. (27.796.000 frs) qui représentent 88 % des entrées de bois du Maroc ; mais ici, la France est nettement en infériorité, elle n'en fournit que 29 % portant seulement sur les bois sciés autres que le sapin, les bois équarris et d'ébénisterie. Le bois de sapin : (17.771 t.), fourni presque uniquement par l'étranger, vient de Suède (3.835 t.), Tchécoslovaquie, Belgique, Italie, Portugal, Norvège, Etats-Unis.

Les métaux. — 36.000 t. valant 28.270.000 frs, représentant 10 % des entrées de ces articles ; sur ce tonnage les fers bruts, étirés ou en barres, les fers à T ou d'angle figurent pour 20.400 t. ; les tôles ondulées ou ordinaires, les fers laminés, étamés, et les aciers en barres représentent une bonne part du complément. La part de la France est de 60 % sur l'ensemble des métaux importés par Casablanca ; puis viennent la Belgique, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Italie et les Etats-Unis.

Cette situation prépondérante de la France s'est encore accrue en 1930, surtout au détriment de la Belgique, en ce qui concerne les fers ; par contre, celle-ci voit sa situation notablement améliorée pour les ciments dont les envois passent de 15.872 t. en 1929 à 37.060 t. en 1930. D'ailleurs l'année 1930 a vu augmenter les importations de 32 % pour les ciments et chaux et de 42 % pour les bois de construction. La plus grande part de ces matériaux est absorbée par les chantiers de la ville et du port de Casablanca, dont le développement est la cause essentielle des accroissements d'importation que nous venons de signaler. La concurrence très vive engagée en 1931 entre les fournisseurs belges, français et marocains, de plâtre, ciments et chaux a entraîné une forte baisse des cours qui a gêné la fabrication locale (1). Au cours de cette lutte les importateurs ont maintenu, sinon amélioré leur position.

(1) Rapport sur la navigation et le mouvement commercial, 1931, p. 24.

Les tissus, fils et articles d'habillement

L'absence de grandes industries textiles au Maroc rend Casablanca fortement importateur de tissus et d'articles d'habillement. Leur tonnage en 1929 est de 11.919 t. valant 381.038.000 frs qui représentent 22,57 % de la valeur totale des importations de Casablanca. La part de la France, seulement de 29 %, porte principalement sur la bonneterie où elle tient le premier rang, les soieries, les vêtements confectionnés, les tissus et tapis d'ameublement, les draperies, flanelles et tissus de laine ; celle de l'Angleterre (104 millions) porte sur les cotonnades, tissus de coton teints, sacs et toiles d'emballage. L'Espagne fournit des tissus de coton teints non façonnés et de la bonneterie de coton pour plus de 13 millions ; l'Italie expédie des cotons teints et autres articles pour plus de 48 millions, la Belgique pour 12 à 13 millions ; l'Allemagne, la Tchécoslovaquie et quelques autres pays fournissent des draperies, flanelles, cotonnades et articles divers en faible quantité.

Ainsi, le port de Casablanca recevant à la fois et en grande quantité des tissus de coton et de laine, réunit sous ce rapport les caractéristiques des ports du Sud où dominent les tissus de coton, et celles des ports du Nord où les tissus de laine l'emportent. Malgré le faible tonnage que représentent les fils et tissus, leur valeur considérable les place au premier rang des statistiques douanières.

Matériel et articles d'outillage économique

Nous avons groupé sous cette rubrique à peu près tout ce qui, aux statistiques, figure sous les dénominations ci-après :

Les ouvrages en métaux. — 39.796 t. importées par Casablanca, d'une valeur de 214.849.000 frs, représentant 72 % des importations de ces articles au Maroc, la part de la France est de 71,90 %. Ils comprennent notamment des machines agricoles avec pièces détachées pour : 23.323.000 francs, fournies jusqu'à concurrence de 43 % par les États-Unis, de 25 % par la France, de 4 % par l'Angleterre, de 3 % par l'Allemagne.

Les tracteurs agricoles et industriels. — Casablanca qui

monopolise jusqu'à présent l'importation des tracteurs en a reçu 643 (18.070.000 frs) dont 360 des Etats-Unis, 135 de France et 130 d'Allemagne.

Les pièces détachées en fonte, fer ou acier représentent 23 millions de francs, dont 65 % importés de France et 18 % des Etats-Unis.

Les appareils complets non dénommés figurent pour 25.879.000 frs, et ici, la part de la France nettement prédominante, dépasse les 4/5.

Les moteurs à gaz et à pétrole, les machines et dynamos électriques, les machines-outils, importés par Casablanca se chiffrent à 13.588.000 frs, dont 71 % viennent de France ; le reste est fourni par l'Allemagne, l'Angleterre et les Etats-Unis ; ces derniers importent, en outre, à eux seuls plus de la moitié des machines à écrire et à calculer reçues par le Maroc (1.641.000 frs sur 3.058.000 frs).

Matériel automobile. — Casablanca a importé : 4.411 automobiles (91.565.000 frs), soit 90 % des automobiles entrant au Maroc. La France en envoie 2.256 et l'étranger 2.155 (43.696.000 frs) dont 1.678 viennent des Etats-Unis, 335 d'Italie, 67 d'Allemagne et 46 de Belgique ; 1.181 châssis automobiles (35.074.000 frs) sur lesquels 323 viennent de France, 1.058 des Etats-Unis, 42 d'Angleterre, 30 de Belgique, 19 d'Allemagne ; les pièces détachées et ouvrages en caoutchouc (chambres à air, bandages) donnent un tonnage de 3.943 t. (68.028.000 frs) dont 58,4 % importés de France, 33,5 % des Etats-Unis.

L'année 1930 marque une diminution, assez sérieuse — de 22,57 % pour les automobiles, de 70 % pour les châssis, de 37 % pour les pièces séparées et de 22 % pour les ouvrages en caoutchouc — qui affecte davantage, fort heureusement, les pays étrangers que la Métropole. La diminution est plus sensible encore si l'on tient compte de la valeur des objets. C'est ainsi que pour les Etats-Unis la valeur des automobiles ou articles d'automobiles importés en 1930 a diminué de 50 % par rapport à l'année précédente. En 1931, les importations de machines agricoles accusent une régression sensible en tonnage et en valeur, en raison du temps d'arrêt marqué depuis 2 ans dans l'extension de la colonisation officielle (1).

(1) Rapport sur la navigation et le mouvement commercial, 1931, p. 24

Les ouvrages en bois (meubles, manches d'outils, futailles vides et objets divers) représentent 3.419 t. dont les 73 % viennent de France ; ici, les entrées de Casablanca sont de 70 % des importations totales.

Produits divers

Les produits chimiques. — Aux entrées les produits chimiques figurent pour 10.432 t. (12.880.000 frs), soit 54 % de leurs importations au Maroc français ; 37,5 % de ce tonnage viennent de la Métropole. L'Espagne fournit 3.550 tonnes de sel marin, l'Italie 471 t. de carbure de calcium, la Belgique 475 t. d'alcool dénaturé, l'Allemagne, l'Angleterre, les Etats-Unis fournissent divers produits chimiques en faible quantité. La part des pays étrangers surtout celle de l'Espagne, tend à diminuer.

Les savons. — Casablanca importe 3.150 t. de savon (11.966.000 frs), soit 49 % des entrées totales de ce produit au Maroc. La part de la France nettement prédominante est de 85 %.

Les bougies, au contraire, viennent en grande partie de l'étranger ; sur 1.777 t. importées en 1929 (10.017.000 frs), 45 % viennent d'Angleterre, 15 % d'Italie, 12 % de France, 9 % de Belgique.

L'année 1930 marque aussi une diminution sérieuse des importations de Casablanca sur ces deux derniers produits. Elles sont tombées de 50 % des importations totales en 1929, à 30 % pour le savon, et de 51 à 45 % pour les bougies. Ici, comme pour toutes les matières pondéreuses, Casablanca voit diminuer de plus en plus son rôle de port national.

Combustibles et carburants

Les carburants liquides (pétroles et essences). — 19.082 t. de pétrole et d'essence arrivent à Casablanca, soit 25,41 % des importations du Maroc (28.270.000 frs) dont 17.021 t. viennent de l'étranger principalement des Etats-Unis — qui envoient 2.593 t. de pétrole, 4.603 t. d'essence — et d'Angleterre (1.300 t.). Ces combustibles abandonneront sous peu le port de Casablanca pour celui de Fédhala qui, nous le verrons, se spécialise dans ce genre de trafic.

*Marchandises expédiées de Casablanca par voie ferrée en 1931
sur Marrakech, Meknès et Fès*

Nature des marchandises	Tonnes expédiées sur :		
	MARRAKECH	MEKNÈS	FÈS
Farines et céréales.....	9.920	1.124,1	265,9
Graines	»	123,5	171,0
Epicerie, denrées, thè, sel gemme	35	251,8	195,4
Sucre brut et sucre raffiné	4.332	46,8	281,0
Vins et autres boissons..	985	850,9	1.024,2
Bière	7	1.035,3	1.538,5
Comestibles minéraux ...	»	316,1	281,2
Bois à brûler et charbons de bois	»	36,3	106,6
Bois de construction et autres	624	1.040,7	712,9
Chaux, ciments, plâtres...	20.639	7.702,5	19.986,9
Tuiles et autres matériaux de construction	286	265,3	648,4
Marchandises d i v e r s e s groupées	20.196	16,6	947,6
Outils, machines, matériel agricole et autres pro- duits métallurgiques ...	1.182	2.308,0	1.944,0
Pétroles et essences	2.481	2.331,5	20,4
Mazout, huiles lourdes...	478	57,9	78,8
Résines, bitumes et autres produits	»	459,0	161,7
Savons, bougies, huiles et corps gras	152	68,9	116,5
Matières tinctoriales, pro- duits chimiques	»	330,0	195,0
Papiers, cartons, etc.....	»	70,1	53,7
Laines, tissus, textiles et autres produits	25	155,6	47,9
Produits céramiques, ver- reries	»	51,1	83,5
Superphosphates	»	4.166,5	3.101,2
Autres amendements ou engrais	»	437,2	118,2
Arbres, arbustes vivants...	»	11,2	50,5
Mobilier et objets manu- facturés	»	394,7	830,4
Emballages vides	»	183,4	128,4
Transports de l'Etat.....	7.411		
	68.753	23.835,0	33.089,8

La houille et le coke. — Casablanca reçoit 103.000 t. de houille et de coke (dont 99.500 t. de houille), ce qui représente 58 % des entrées de ces combustibles au Maroc : 12.000 t. sont fournies par la France, 75.000 t. par l'Angleterre, 16.000 t. par la Belgique. Leur valeur globale approche de 19 millions de frs.

L'année 1930 marque une diminution de 10.000 t. dans la part de l'Angleterre, une augmentation correspondante pour celle de la Belgique et l'apparition d'un fournisseur nouveau : l'Allemagne. La plus grande partie de la houille importée est consommée par les industries du port, notamment celle des superphosphates, des ciments, des conserves de poissons, et différentes autres industries que nous retrouverons à l'étude de la fonction industrielle du port. Les importations de 1931 marquent sur les deux années précédentes une régression de 25 %.

Casablanca doit à l'absence de grande ville dans son arrière-pays, d'être avant tout, en ce qui concerne les importations, un gros centre d'entrepôt et de redistribution des marchandises importées et non absorbées par les besoins locaux. Cette redistribution s'effectue dans un rayon relativement limité qui ne s'étend guère au delà de Fès et de Marrakech ; et dont le tableau ci-dessus donne la répartition en 1931, pour le trafic ferroviaire, de beaucoup le plus important quand il s'agit comme ici, de grandes distances.

Parmi ces marchandises figurent des produits comme les chaux, ciments et plâtres (48.328 t.), les superphosphates (7.267 t.), la bière (2.571 t.), le mobilier (1.225 t.), les céréales et farines (11.310 t.) qui sont en grande partie de production marocaine. Le tonnage des marchandises importées, réexpédiées par Casablanca sur les villes du Nord et du Sud se réduirait donc en définitive, pour Meknès et Fès à 18.000 t., pour Marrakech à 38.000 t., soit à peine 9 % du tonnage des entrées. Le restant de son trafic ne dépasse guère les limites de son hinterland et les Doukkala. Au point de vue des exportations, son attraction, bien moindre, ne dépasse pas au Sud les Doukkala, sauf pour certaines marchandises riches comme les amandes, les œufs, les laines et peaux. Marrakech a expédié en 1931 11.800 t. sur Casablanca par voie ferrée. Au Nord son influence est

encore bien plus réduite ; en 1931, il n'a reçu de Meknès et de Fès par voie ferrée qu'un millier de tonnes à peine de produits d'exportation.

Cette fonction régionale se rétrécira encore davantage, à mesure que se développeront d'autres ports forcément rivaux : Safi au sud, Port-Lyautey, Rabat et Tanger au nord et Nemours sur la Méditerranée.



CASABLANCA. — *Etat comparatif des principales*

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		à destination de		Totaux en 1929
		la France	l'Etranger	
		1929	1929	
Bovins	Tête	229	4.447	4.676
Porcs	Id.	3.945	884	4.829
Escargots	Quintaux	53	11.210	11.263
Boyaux frais et secs	Tonnes	97	67	164
Cire brute	Id.	51	3	54
Laine en suint	Id.	1.034	741	1.772
Laine lavée	Id.	167	133	300
Déchets de laine lavée	Id.	130	78	208
Peaux de bœufs	Id.	608	203	811
Peaux de moutons	Id.	812	163	975
Peaux de chèvres	Id.	687	137	824
Autres peaux, déchets et rognures ..	Id.	28	3	31
Poils de chèvres et crins	Id.	82	28	110
Oufs de volailles	Id.	219	5.096	5.325
Poissons marinés ou à l'huile	Id.	554	249	803
Blé tendre	Id.	38.289	4.625	42.914
Blé dur	Id.	4.400	1.431	5.831
Orge	Id.	20.849	130.210	151.059
Maïs	Id.	8.222	4.681	12.903
Avoine	Id.	1.965	724	2.689
Légumes secs :				
Fèves	Id.	2.770	11.677	14.447
Lentilles	Id.	2.366	269	2.635
Pois chiches	Id.	1.305	3.849	5.154
Pois ronds	Id.	15.672	9.619	25.291
Alpiste	Id.	278	2.642	2.920
Fruits secs, Amandes	Id.	226	566	792
Graines oléagineuses, Lin	Id.	3.950	3.802	7.752
Huile d'olive	Id.	1.851	869	2.720
Coriandre	Id.	4.650	2.924	7.574
Cumin	Id.	1.206	429	1.635
Fenugrec	Id.	185	1.269	1.454
Crin végétal	Id.	5.230	39.353	44.583
Légumes frais	Id.	2.262	15	2.277
Son	Id.	1.391	1.389	2.780
Phosphates	Id.	230.499	1.347.077	1.577.576
Superphosphates	Id.	8.931	14.764	23.695
Tapis	Id.	25	12	37
Babouches	Id.	245	20	265

archandises exportées en 1929, 1930 et 1931

exportées		Valeurs des Exportations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		à destination de		Totaux	Totaux correspondants en	
1930	1931	la France — 1929	l'Etranger — 1929	en 1929	1930	1931
7.519	4.228	242	4.344	4.586	7.433	3.405
3.417	12.037	1.282	475	1.757	1.212	2.663
10.432	7.702	9	1.205	1.214	1.111	563
133	137	1.867	1.531	3.398	2.227	1.259
76	81	823	45	868	902	841
911	527	10.223	7.335	17.558	5.392	2.156
111	85	3.133	2.273	5.406	1.336	651
100	13	1.829	1.124	2.953	968	75
1.910	1.871	4.780	1.423	6.203	8.222	5.034
914	317	10.239	1.693	11.932	7.537	1.585
1.189	632	9.933	716	10.649	14.453	4.228
284	347	733	420	1.153	1.729	1.210
118	106	735	181	916	638	415
4.062	4.719	2.337	47.996	50.333	40.778	25.633
986	1.260	4.778	1.639	6.417	7.094	6.885
7.249	50.896	51.834	6.079	57.913	9.050	68.991
74	7.406	5.997	936	6.933	105	10.055
10.017	111.283	17.830	105.543	123.373	6.246	34.274
1.409	1.566	7.751	4.676	12.427	2.776	823
867	6.336	1.646	630	2.276	483	4.457
7.635	8.044	2.748	12.352	15.100	7.339	6.695
450	191	4.769	444	5.213	193	159
5.060	3.222	1.944	7.145	9.089	6.158	2.747
»	2.360	2.353	1.465	3.818	»	2.629
2.797	3.567	650	6.156	6.806	6.364	3.926
406	965	3.199	10.830	14.029	3.667	6.036
5.606	14.121	8.357	7.905	16.262	10.242	12.845
»	»	13.816	6.602	20.418	»	»
4.301	5.745	4.803	4.349	9.152	3.407	3.662
735	1.830	6.317	2.247	8.564	3.905	3.904
706	1.804	321	2.279	2.600	1.160	1.551
42.486	44.474	4.757	37.819	42.576	42.206	33.704
4.044	8.095	3.214	23	3.237	3.841	7.799
2.781	5.318	897	1.010	1.907	1.708	2.256
1.722.201	965.444	32.271	188.306	220.577	247.450	130.805
13.413	2.850	1.496	2.215	3.711	2.041	1.320
79	90	1.319	646	1.965	3.431	3.026
201	110	6.928	1.579	8.507	6.759	2.831

CASABLANCA. — *Elat comparatif des principales*

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		de	de	Totaux
		France 1929	l'Etranger 1929	en 1929
Bovins	Tête	1 097	24	1 121
Chevaux	Id.	497	10	207
Ovins	Id.	309	»	309
Viandes fraîches, congelées, salées, et charcuterie, conserves de viandes	Tonnes	710	3 806	4 516
Margarines et substances similaires	Id.	448	457	305
Lait naturel, concentré et en poudre	Id.	346	558	904
Fromages	Id.	904	217	1 121
Beurre frais et salé.....	Id.	353	35	388
Poisson salé, mariné ou en conserve	Id.	396	62	458
Huitres et coquillages.....	Id.	175	3	178
Blé tendre et dur.....	Id.	100	3 202	3 302
Farines et semoules.....	Id.	3 118	1 877	4 995
Haricots	Id.	674	45	719
Riz.....	Id.	1 034	804	1 858
Pommes de terre.....	Id.	3 573	3 634	7 207
Fruits frais de table, oranges, melons, bananes	Id.	1 731	872	2 603
Fruits secs, confits et à l'eau de vie	Id.	1 938	1 347	3 285
Graines oléagineuses et à ensemen- cer	Id.	945	145	1 090
Sucre raffiné	Id.	49 883	1 692	51 375
Produits sucrés	Id.	451	511	962
Thé	Id.	6	6 316	6 322
Café, cacao, chocolat, condiments..	Id.	1 039	1 397	2 436
Huiles comestibles, olive, arachide, soya	Id.	943	3 181	4 124
Graisses végétales	Id.	285	10	295
Fruits secs, conservés et desséchés.	Id.	350	633	983

Marchandises importées en 1929, 1930 et 1931

Importées		Valeur des importations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		venant	venant	Totaux	Totaux correspondants en	
		de France	de l'Etranger	en		
1930	1931	1929	1929	1929	1930	1931
690	353	2.471	57	2.528	1.642	1.193
86	108	413	16	439	262	236
2.125	485	88		88	337	259
3.500	2.495	6.892	23.185	30.077	25.577	13.724
264	300	942	941	1.883	2.264	1.659
1.108	1.156	1.919	3.941	5.860	6.451	7.001
1.184	1.544	11.615	1.806	13.421	11.440	12.307
575	688	5.737	671	6.408	7.730	8.219
437	538	2.934	403	3.337	2.675	2.819
134	179	413	7	420	492	616
1.787	1.615	166	4.142	4.308	2.322	1.858
1.323	3.301	5.063	3.114	8.257	2.159	6.227
673	881	2.534	137	2.671	1.905	1.162
1.883	2.694	1.744	1.736	3.500	3.266	3.720
6.441	10.043	2.527	2.411	4.938	4.093	5.901
3.807	4.380	2.597	1.900	4.497	5.800	7.732
1.810	2.705	2.723	2.877	5.600	4.609	4.784
1.476	4.409	2.936	740	3.676	3.281	6.738
53.894	60.390	118.443	3.064	121.507	1.3.753	94.600
820	1.273	4.014	3.053	7.067	9.687	6.718
5.156	5.849	30	121.482	121.532	60.039	56.417
2.455	2.905	5.550	16.396	21.946	18.562	14.320
3.957	5.123	4.781	14.845	19.626	16.441	19.270
548	1.081	1.519	50	1.569	2.476	3.341
807	828	1.727	2.422	4.149	3.135	3.329

(Suite) *Etat comparatif des principales mar-*

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		de	de ²	Totaux
		France 1929	l'Etranger 1929	en 1929
Boissons	Hectolitre	65.328	116.577	181.905
Cigares et cigarettes.....	Tonne	73	25	98
Huile de lin.....	Id.	115	181	296
Bois de construction, menuiserie et ébénisterie	Id.	12 266	25 883	38.149
Chaux, ciments et plâtres.....	Id.	48.033	22 293	70.326
Houille et coke.....	Id.	11.925	91.018	102.943
Goudron minéral, Coal-tar, Bitume	Id.	3.649	2.776	6.425
Huiles minérales, combustibles, mazout, Gazoil	Id.	1.540	1.162	2.702
Huile de graissage.....	Id.	2.579	4.377	6.956
Carburants liquides, pétroles, es- sences	Id.	2.061	17.021	19.082
Métaux	Id.	20.980	15.028	36.008
Produits chimiques	Id.	3.962	6.470	10.432
Savons	Id.	3.079	70	3.149
Bougies	Id.	216	1.561	1.777
Fils et tissus	Id.	4.466	10.453	14.919
Chaussures et pièces séparées.....	Id.	180	50	230
Automobiles	Nombre	2.256	2.155	4.411
Chassis	Id.	323	1.158	1.481
Tracteurs agricoles et industriels	Id.	135	508	643
Pièces détachées automobiles.....	Tonne	1.324	574	1.898
Vélocipèdes, motocyclettes, pièces détachées	Id.	334	95	425
Ouvrages en caoutchouc, chapes, chambres à air, bandages pour roues	Id.	979	1.066	2.045
Ouvrages en métaux, sauf tracteurs	Id.	28.359	11.417	39.776
Ouvrages en bois.....	Id.	2.514	905	3.419

chandises importées en 1929, 1930 et 1931

importées		Valeur des importations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		Venant de France	Venant de l'Etranger	Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	1929	1929	1929	1930	1931
196.220	233.429	28.039	17.443	45.482	30.491	45.574
71	422	4.435	1.728	3.163	2.816	3.344
319	321	47	1.130	1.177	1.469	782
41.966	47.300	7.450	20.189	27.339	36.929	31.622
89.145	74.457	10.145	4.376	14.521	3.991	10.055
100.776	75.109	2.404	16.470	18.874	18.593	12.893
9.279	6.279	2.598	2.059	4.657	5.862	4.087
3.971	2.859	956	866	1.822	2.203	1.654
6.752	6.309	4.762	10.587	15.349	16.813	15.971
45.669	26.800	3.043	24.770	27.813	23.284	29.651
34.278	26.141	28.152	8.730	36.882	45.678	24.872
11.595	17.565	6.795	6.085	12.880	14.874	14.131
1.123	2.554	11.466	498	11.964	8.083	7.295
4.323	1.197	1.743	8.254	10.017	6.714	5.131
11.815	17.609	110.589	270.449	381.038	231.235	277.112
»	367	8.882	1.105	9.987	»	22.081
3.415	3.549	48.869	43.696	92.565	67.297	65.979
440	468	11.735	23.264	35.019	11.328	10.109
462	180	4.003	14.067	18.070	11.998	4.268
1.173	1.187	14.938	10.269	25.207	18.272	17.459
322	286	5.328	1.748	7.076	4.754	3.905
1.587	1.567	17.390	21.878	39.368	25.844	26.158
44.530	52.745	138.277	76.117	214.394	244.965	226.010
2.136	3.035	7.130	3.071	10.201	8.746	7.593

CHAPITRE QUATRIEME

La Fonction Industrielle

SECTION I

Généralités sur la Fonction Industrielle des Ports

Cette fonction concerne la manipulation des produits qui viennent au port, non en vue d'y être traités commercialement ou simplement transités, mais pour y subir une transformation industrielle. Si elle est apparue la dernière parmi les trois fonctions essentielles d'un port moderne, cela tient à ce que son avènement est subordonné à une série de conditions dont la réalisation est de date relativement récente. Elle fait du port le lieu de transformation des matières premières très lourdes et très encombrantes, ou d'une manutention dangereuse, et qu'on ne peut faire pénétrer dans l'arrière-pays à l'état brut. Les navires de commerce qui les chargent dans les contrées mal outillées, les débarquent directement ou à proximité des usines installées au port ou à ses abords ; ainsi, les phosphates d'Algérie, de Tunisie, du Maroc et de Floride sont dirigés sur différents ports de l'Europe où des usines les transforment en engrais ; des minerais d'Espagne sont également dirigés sur les mêmes ports pour alimenter des hauts-fourneaux. Les arachides et les copras de l'Afrique Occidentale vont alimenter les huileries et les savonneries de Marseille et de Nantes. Parfois, aussi, on trouve dans les ports, des usines qui font subir une première transformation aux produits venant de l'arrière-pays, avant leur exportation, et d'autres usines qui terminent des objets

importés à demi-fabriqués, avant de les diriger sur les lieux de consommation.

L'emplacement des industries de transformation n'est pas chose facile à déterminer. Il faut, en effet, que la somme des frais de transports de la matière première à l'usine, et de ceux de l'usine aux consommateurs, soit le plus bas possible. On pourrait croire à première vue que le lieu de production de la matière première est le plus avantageux pour sa transformation, par suite de la différence énorme de valeur entre l'unité de poids de matière première servant à fabriquer les objets, et l'unité de poids des objets manufacturés. Cependant en règle générale, il n'en est rien car la fabrication d'un produit nécessite souvent l'adjonction de plusieurs matières premières différentes, et l'emploi de combustible qu'il est très rare de trouver réunis autour ou à proximité d'un même centre. Ainsi la fabrication des superphosphates exige à la fois, des phosphates, des pyrites de fer et de la houille. Il faudra donc faire venir d'ailleurs, très souvent d'outre-mer, un certain nombre de matières premières, et le lieu de transformation devra se trouver au carrefour des voies de communication. Le port remplit généralement cette condition ; et s'il est choisi de préférence à tout autre endroit, cela tient à ce que, grâce au bon marché du fret maritime, les matières pondéreuses, la houille en particulier, peuvent y être amenées dans des conditions très avantageuses. Aussi, dans les pays pauvres en combustibles comme l'Europe méridionale et l'Afrique du Nord, a-t-on vu pendant longtemps les industries se grouper exclusivement dans les ports. L'emploi de la houille blanche contribuera sans doute à modifier cette tendance.

La fonction industrielle d'un port suppose donc l'existence préalable de transports maritimes et terrestres très développés ; et cela pour lui permettre à la fois de recevoir les matières premières qui lui sont nécessaires et d'expédier sur les centres de consommation les objets fabriqués. L'activité des industries sera d'autant plus grande que les facultés d'absorption de l'arrière-pays seront plus développées. La régularité des services tant maritimes que terrestres, est absolument indispensable à la bonne marche des usines installées au port ou dans ses abords, qui ont

besoin de recevoir à date fixe leurs approvisionnements. Ici, la vitesse des transports importe moins que leur régularité. Non moins importante est la question d'équilibre du chargement des cargos, quand il s'agira d'exporter les objets manufacturés. Un port à fonction uniquement industrielle procurera difficilement à l'embarquement une diversité suffisante de produits permettant d'utiliser complètement le tonnage de jauge nette du navire et sa portée en lourd. Tandis que dans les ports à fonctions commerciale et régionale développées, cet équilibre du chargement sera toujours assuré. La fonction industrielle d'un port est donc intimement liée au sort de ces deux autres fonctions principales.

En outre, si la franchise d'un port est parfois une condition indispensable de sa prospérité maritime, l'isolement douanier s'oppose en général au développement des industries du port. Ainsi, Hambourg, ville libre, vit ses industries périlcliter et victorieusement concurrencées par ses deux voisines Harbourg et Altona, situées dans le territoire du Zollverein, qui profitaient à la fois des avantages de leur proximité du port pour recevoir à bon compte les matières premières exemptes de droits; et de ceux de leur union douanière avec l'arrière-pays pour y écouler librement leurs produits, tandis que les produits des industries hambourgeoises devaient acquitter des droits de douane pour pénétrer dans le Zollverein ; et seules les marchandises exportées outre-mer bénéficiaient de la franchise. La création même d'une sorte d'entrepôt à rebours, le Zollverein Niederlage — espace clos, gardé par les douaniers, où les marchandises qui entraient, acquittaient les mêmes droits que pour pénétrer dans la zone du Zollverein, tandis que celles qui en sortaient à destination du Zollverein étaient exemptes de droits — laissaient Hambourg dans un état d'infériorité évidente. Ce système n'eut qu'une existence éphémère ; il devint inutile par l'entrée de Hambourg dans le Zollverein en 1888 et la création d'une zone franche. DE ROUSIERS formule ainsi l'enseignement tiré de cet exemple « La fonction industrielle d'un port ne s'accommode pas de l'isolement douanier de ce port, pas plus d'ailleurs que sa fonction régionale ne s'accommode de son isolement géographique » (1).

(1) Paul DE ROUSIERS. — *Les grands ports de France*, p. 37.

Mais son développement suppose encore l'existence de capitaux énormes dont les détenteurs n'hésitent pas à se défaire sans avoir la certitude d'arriver à un résultat positif. L'avenir de la fonction industrielle d'un port est donc liée intimement à l'esprit d'entreprise des habitants. C'est ainsi que le port de Nantes, sans posséder dans son arrière-pays des matières premières en abondance, doit au goût d'entreprise de son commerce, le développement de l'industrie des constructions navales, de ses raffineries de sucre et d'une foule d'autres industries qui lui procurent une bonne partie de son trafic. De même, on peut constater que la plupart des industries du port de Bordeaux sont surtout alimentées par des produits d'outre-mer. L'installation d'usines suppose aussi des techniciens en nombre suffisant et de vastes terrains à proximité des quais. Nous voyons donc que la fonction industrielle, en raison des difficultés nombreuses auxquelles elle se heurte, n'est possible que dans un port ayant déjà atteint un certain degré de développement économique et qui possède des ressources suffisantes en capitaux et en techniciens.

SECTION II

Les Industries du Port de Casablanca

L'industrie marocaine a limité jusqu'à ce jour son ambition à satisfaire les besoins locaux ; elle n'est pas assez développée pour s'occuper sérieusement d'une clientèle extérieure. Il faudra attendre pour aborder ce stade que son agriculture lui fournisse la base solide indispensable à ce nouvel essor. Ici, à notre arrivée, tout était à faire dans ce domaine. L'industrie n'était représentée que par les manifestations de l'artisanat indigène, d'ailleurs en voie de décadence et à peu près inexistantes à Casablanca.

Les mêmes raisons qui ont donné au port de Casablanca

une avance sur les autres havres marocains, devaient susciter son activité industrielle. C'est en vue de faire face aux besoins immédiats du Corps d'occupation et des immigrants, qui, en grande majorité se fixaient à Casablanca, que se créèrent les fabriques de glace, de boissons hygiéniques et gazeuses, des distilleries, des fabriques de chaux et toute l'industrie du bâtiment. Apparurent ensuite et surtout pendant la guerre, celles qui avaient pour objet l'exploitation de certaines matières premières produites par le sol marocain, telles que minoteries, fabriques de pâtes alimentaires. Un autre stade devait être amorcé avec les produits tirés de l'exploitation minière, de la colonisation et de la pêche : superphosphates, conserves de poissons, huileries, savonneries. L'avance prise par Casablanca sur le reste du Maroc, ressort déjà nettement du recensement des industries marocaines de 1927.

A cette date, sur 600 établissements industriels installés au Maroc, d'une force motrice de 50.657 HP. représentant une valeur de 309.470.000 frs et occupant 10.390 ouvriers, Casablanca comptait 210 usines d'une force motrice de 37.016 HP., représentant un capital engagé de 175.105.000 francs où travaillaient 4.320 ouvriers (2).

Au recensement de 1931, la région de la Chaouia compte 470 établissements industriels employant 11.152 ouvriers (3), soit 30 % des établissements et 32 % du personnel employé dans les industries du Maroc. Ces établissements sont presque tous concentrés à Casablanca.

L'examen détaillé de chaque industrie sortirait du cadre de ce travail. Aussi, nous nous contenterons de passer en revue les principaux genres d'industries, ceux qui sont le plus susceptibles d'agir sur le trafic du port.

Les industries de construction. — Dans une ville qui, comme Casablanca est depuis près de 20 ans un immense et perpétuel chantier, les industries de construction devaient prendre une place de toute première importance qui, jusqu'à ces derniers temps, n'a cessé de croître. Toutefois, ces industries ne relèvent pas à proprement parler de la fonction industrielle du port. En dehors du port dont le

(2) Lucien GRAUX. — *Le Maroc économique*, p. 130.

(3) René HOFFHERR. — *L'Economie Marocaine*, p. 198-199.

prix de revient approche de 1.100 millions, l'accroissement de la population de Casablanca, passée de 25.000 habitants (1.000 Européens seulement) en 1907 (4), à 100.000 en 1920 et à 163.000 en 1931 (55.290 Européens), a nécessité la construction d'un nombre considérable d'immeubles dont la valeur globale représente 322 millions pour la période 1914 à 1926 (5), et 893 millions pour la période 1927 à fin 1931 (6), soit au total 1.215 millions au 1^{er} janvier 1932. Ce chiffre englobe à la fois les constructions destinées à l'habitation, au commerce et à l'industrie. Il est vrai qu'une bonne partie des premiers immeubles édifiés, ont été démolis et remplacés par des constructions plus modernes. Cette activité a provoqué la création de nombreuses briqueteries, de fabriques de carreaux en ciment et d'agglomérés, et de trois importantes fabriques de chaux et ciments dont la production totale de 110.000 t. de ciment et 14.000 t. de chaux, nécessite l'importation de 30 à 40.000 t. de houille.

L'industrie du bois. — Elle comprend un grand nombre d'établissements qui occupent un personnel nombreux. Sa principale source d'activité est due à l'importance des constructions. L'augmentation de la population a aussi provoqué, dans ce domaine, l'installation de quelques fabriques de meubles parfaitement outillées, et de nombreux ateliers d'artisans qui travaillent à façon. La carrosserie automobile compte également plusieurs ateliers qui réparent la plus grande partie du matériel roulant de la région.

L'alimentation. — Les industries d'alimentation occupent un rang très important, particulièrement les minoteries dont les deux principales, les Moulins du Maghreb et les moulins Lévy assurent une production journalière de 2.000 qx de farines et semoules.

La biscuiterie Franco-Marocaine donne des produits de bonne qualité en biscuits et confitures. Les fabriques de pâtes alimentaires, nombreuses à Casablanca assuraient une production mensuelle d'environ 2.000 qx. Mais à l'heure actuelle, elles luttent difficilement contre la concurrence étrangère dont les produits fabriqués à l'exté-

(4) G. VIDALENC. — *Le port de Casablanca*, p. 77.

(5) G. VIDALENC. — *Le port de Casablanca*, p. 90-91.

(6) R. HOFFHERR. — *L'Economie Marocaine*, p. 104-105.

rieur ne paient que 12,50 % de droits d'entrée, tandis que le cours du blé marocain est établi en tenant compte du droit d'entrée dans la Métropole de 80 frs par quintal. Aussi, pour soutenir ces entreprises, on autorise l'entrée de semoules étrangères sous le régime de l'admission temporaire. Des huileries produisent 300 t. par mois. Les exportations d'huile d'olive dirigées sur la Métropole sont de 2.700 t. environ. Une usine vient d'être créée pour l'épuration de l'huile de soya importée d'Allemagne, d'Angleterre, des Pays-Bas, et autres pays.

A côté des fabriques d'eaux gazeuses, de limonades et des distilleries de la première heure, une fabrique d'anisette et d'apéritifs vient de faire son apparition. Une brasserie moderne « La Cigogne » installée depuis plusieurs années à Casablanca, assure une production annuelle d'environ 25.000 hectolitres de bière, qui pourvoit en majeure partie à la consommation locale, et en exporte de faibles quantités dans la zone espagnole, à Tanger, aux Canaries et dans l'Afrique Occidentale. Une société au capital de 25 millions a été constituée en 1930 par les maisons Béguin et Saint-Louis de Bordeaux la Cie Marocaine, et a installé à Casablanca une importante raffinerie de sucres qui traite actuellement les sucres de cannes importés bruts et pourrait raffiner plus tard les sucres de betteraves qu'on espère produire au Maroc.

Parmi les industries de produits divers, nous trouvons, à Casablanca, une fabrique de savons et trois fabriques de bougies qui importent de la paraffine et de la stéarine. Une manufacture de tabac est en construction.

L'industrie métallurgique ne comprend qu'une fonderie et des ateliers destinés à l'achèvement des produits usinés, à la fabrication d'objets divers, tels que rampes d'escaliers, portes, balcons en fer forgé, etc... avec des fers ou aciers importés en barres et en lames de la Métropole. On comprend facilement que, dans un pays neuf qui n'a pas de houille, l'industrie métallurgique soit peu développée.

Le crin végétal. — Cette industrie s'est développée surtout à Casablanca pendant les dernières années de la guerre, avec des moyens rudimentaires, d'abord, et plus perfectionnés ensuite. Elle fournit en 1918, 1919 et 1920 des quantités importantes de crin végétal qui furent

expédiées aux armées et dans les pays évacués. Après avoir périclité pendant plusieurs années, l'industrie du crin végétal, comprenait dès 1925, 15 usines à Casablanca et dans les environs. Actuellement, elle fournit à l'exportation 44.000 t. dirigées sur l'Allemagne (32 %), les Etats-Unis (17 %), l'Italie (16 %), la France (11 %), la Belgique (7 %). Il est à présumer que le développement de la colonisation amènera l'industrie du crin végétal à se cantonner sur les terrains de parcours, et son avenir paraît assez limité.

Les produits chimiques. — L'industrie des produits chimiques est actuellement représentée par l'usine des superphosphates des Roches-Noires qui, installée en 1923, traite des phosphates reçus de Kourigha. Sa production atteignait 32.303 t. en 1929, mais a dû être ramenée à 28.830 t. en 1930, par suite de la crise. Les exportations de superphosphates ont été en 1929 de 23.700 t. dont 8.930 sur l'Espagne, 2.032 sur le Danemark, le reste sur les Canaries, la Guinée, Konakry et différents pays. La consommation locale annuelle en voie de progression est de 5 à 6.000 t. Cette industrie paraît devoir se développer et fournir un tonnage appréciable dans un avenir prochain. L'acide sulfurique utilisé par l'usine est fabriqué avec des pyrites de fer importées d'Espagne.

Les constructions navales. — L'industrie des constructions navales, à l'état embryonnaire comprend, à Casablanca, quelques chantiers, dont les principaux sont les chantiers « Folinari », « du Maroc » et « Dagosta » qui occupent ensemble 160 ouvriers européens et 100 manœuvres indigènes. En 1929, ils ont construit 110 bateaux ou chalands dont 17 à moteurs et 2 chalutiers. Cette industrie était jusqu'à ces derniers temps très désavantagée par rapport aux constructeurs ou armateurs étrangers qui peuvent introduire en franchise les bateaux destinés à la navigation dans les eaux marocaines, tandis que les matériaux de construction supportent un droit de douane de 12,5 %. Il en résultait donc que les embarcations faites par les constructeurs locaux revenaient toujours plus cher que celles qui étaient importées. L'administration, en vue de rétablir l'égalité, décida par dahir du 30 août 1929 d'accorder aux constructeurs locaux une allocation compensatrice

égale aux droits de douane payés par les matériaux employés à la construction des bateaux faits au Maroc. Mais cette mesure n'a pas atteint complètement son but, car elle oblige l'industriel marocain à faire l'avance des droits de douane qui ne lui seront remboursés que beaucoup plus tard, lorsque la commission prévue au dahir, composée de hauts fonctionnaires, en aura approuvé le remboursement. Il serait beaucoup plus rationnel d'appliquer purement et simplement à ces matériaux le régime de l'admission temporaire, ou de les exempter de tous droits.

Les industries de la mer. — La côte marocaine passe pour une des plus poissonneuses du monde. Les recherches scientifiques de MM. les Professeurs GRUVEL, DOLFUS et du D^r LIOUVILLE ont montré que les parages de Casablanca abondent à la fois en poissons communs (roussettes, raies, congrès, murènes, éperlans, merlus, pageots, sars), en poissons fins (soles, turbots, barbués, anguilles, aloses, grondins, mullets) et en poissons migrateurs (thon, bonites, sardes, sardines et anchois). Les crustacés, abondants autrefois, se font plus rares depuis quelque temps et semblent fuir devant la chasse intense qui leur est faite. D'après J. ROUCH (7) la richesse ichtyologique des eaux marocaines est due au courant froid des Canaries qui baigne nos côtes et maintient, même durant les mois les plus chauds de l'année, l'eau de la mer à des températures très basses, analogues à celles de nos côtes de Bretagne et du Golfe de Gascogne, ne dépassant pas 18 à 20°. Les poissons très friands des eaux froides sont attirés par ce milieu vivifiant.

La pêche est pratiquée sur le littoral par des Européens et par des Indigènes. Parmi les tribus berbères qu'on a représenté longtemps comme n'ayant aucune aptitude maritime, on en trouve un grand nombre, sur la côte, qui ont, d'après le Lieutenant de vaisseau MONTAGNE et M. le Professeur LAOUST, un goût et une habileté indéniables des choses de la mer. Le Lieutenant de vaisseau MONTAGNE estime que si la forme de leurs entreprises de pêche est encore très humble, il ne tient qu'à nous « de multiplier

(7) J. ROUCH. — Le port de Casablanca. — *Revue scientifique illustrée*, du 13 février 1932, p. 78-79.

ces tentatives, de permettre aux indigènes de s'adapter aux nouvelles conditions de vie économique du pays » (8).

Casablanca occupe de beaucoup le premier rang pour l'industrie de la pêche. Près de 900 pêcheurs, dont 30 Français, pratiquent régulièrement la pêche au moyen de 160 bateaux ou embarcations, parmi lesquels figurent : 21 chalutiers à vapeur, 105 palangriers et ligneurs à moteurs et 10 sardiniers. En plus des pêcheurs employant des embarcations et pourvus d'engins de pêche relativement perfectionnés, filets, lamparos et trémails, etc., il y a de 5 à 600 pêcheurs à pied.

Signalons, en outre, que la pêche étant libre au Maroc, et ouverte à toutes les nations, de nombreux pêcheurs venus d'Europe fréquentent à certains moments de l'année les parages de Casablanca et viennent relâcher au port.



Arrivée des bateaux de pêche.

(Cliché Cassuto)

La production de la pêche évaluée à plus de 8 millions de francs, varie généralement entre 6 et 7.000 t. qui se répartissent de la façon suivante entre les principales espèces : sardine 37 %, merlan 15 %, bonite et melva

(8) Article publié dans « Hespéris », année 1923 (2^e trimestre). — Les marins indigènes de la zone française du Maroc.

7 %, saurel ou chinchard 5 %, rate 3 %, tacaud et capelan 2 %, tassargal 2 %, pageot 2 %. On pêche également des crevettes, des langoustes, des homards et des coquillages. Cette quantité de poissons se répartit entre la consommation locale très importante, puisqu'il s'agit d'une population supérieure à 160.000 habitants de condition plutôt modeste, les expéditions dans les principaux centres du Maroc et les usines de conserves. Les expéditions sur l'intérieur de la zone française, Larache et Tanger, après être montées rapidement de 137.000 kg. en 1925, à 834.000 en 1928 et à 1.379.000 en 1929 sont tombées à 965.400 en 1930, chiffre qui se répartit comme suit entre les grands centres : 525.000 kg. à Fes, 129.000 kg. à Meknes, 22.000 kg. à Marrakech et le reste à Oued-Zem, Fadla, Kourigha, Larache, Tanger et diverses localités.

Les usines de conserves au nombre de sept, dont les principales sont : la « Maison Aslande », la « Ste Anonyme Casablancaise de conserves et de pêche », la « Ste Anonyme de pêcheries et de conserves alimentaires », « Delaurie de Nantes », traitent surtout la sardine, la bonite, le maquereau, les anchois, et absorbent annuellement environ 2 millions de kg. de poisson. Plusieurs usines fabriquent de l'huile et du guano avec les déchets de poisson ; et il vient d'être crée une usine de boîtes métalliques destinées au fabriques de conserves.

L'industrie de conserves a des raisons sérieuses de se développer. Elle est d'abord très bien alimentée par le quartier de pêche de Casablanca qui, de beaucoup le plus important du Maroc représente 62 % de la production marocaine ; la main-d'œuvre est relativement bon marché et l'huile d'olive pourra facilement être trouvée ici dans quelques années, grâce au développement de l'arboriculture. Les conserves marocaines semblent trouver des débouchés faciles en France, en Espagne et en Afrique Occidentale. En 1929, il en a été exporté 986 t., valant 7.094.000 frs. dont 903 t. sur la Métropole et le reste sur l'Espagne, l'Italie et le Nord de l'Europe ; et les sorties de 1931 atteignent 1.285 tonnes.

Ainsi, pour le port de Casablanca, la fonction industrielle a marché de pair avec les autres fonctions ; et cette ville est nettement en avance sur les autres villes marocaines.

On peut même ajouter qu'au Maroc en général, l'industrie s'est créée beaucoup plus rapidement que dans les grands ports Algériens : Alger, Oran, Bône.

SECTION III

Causes du Développement Industriel

Les causes de ce développement si rapide doivent être cherchées dans l'abondance des capitaux, dans l'accroissement rapide des villes — qui a précédé au lieu de suivre comme en Algérie, l'ère de la colonisation — et dans le régime douanier.

I. — *L'abondance des capitaux*

Le Maroc, contrairement à ce qui se produit habituellement pour les pays neufs, n'a jamais manqué de capitaux. Ainsi que le remarque fort judicieusement M. CÉLÉRIER « il a été fécondé par un fleuve d'argent français et étranger dont la source n'a point tari » (9). Et Casablanca, en faveur de qui on a pratiqué à l'extrême le principe de concentration économique a très largement profité de cet afflux de capitaux attirés par une réclame retentissante. Ceci a eu l'avantage indéniable de favoriser l'édification rapide d'une grande ville moderne, et la création en quelques années d'industries équipées suivant la technique la plus récente.

Mais ces installations ont été réalisées à grands frais au moment où l'argent était le plus cher. et de plus, dominés par une sorte de mégalomanie, les industriels ont souvent vu beaucoup trop grand. Ainsi, les abattoirs qui pourraient rivaliser avec ceux de telle grande ville américaine, faits surtout en vue de l'exportation de viandes abattues sont

(9) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 175.

dotés d'une installation, merveilleuse peut-être, mais qui n'a encore jamais servi. Le port de Casablanca importe annuellement en viandes de boucherie et autres pour des sommes variant de 16 à 30 millions, alors que le chiffre de ses exportations est nul en viandes abattues. De plus, ces capitaux effarouchés dans la période d'après-guerre par la fiscalité excessive des vieux pays d'Europe ont servi ou provoqué le plus souvent une spéculation effrénée en vue d'obtenir une plus-value rapide ; il en est résulté une hausse énorme sur les terrains agricoles — nouvelle entrave pour la colonisation — et une bien plus grande encore sur les terrains urbains qui ont atteint les prix fabuleux de 4.000 à 5.000 frs le m² dans le centre de la ville, et de 300 à 1.000 francs dans le quartier industriel. Ceci accroît démesurément l'importance des capitaux fixes des entreprises qui se trouvent ainsi grevées, au départ, de lourdes charges d'amortissement et d'intérêts. Sous ce rapport l'industrie de Casablanca restera en état d'infériorité nettement marqué vis-à-vis de celle des autres ports ou villes du Maroc.

II. — *Accroissement de la population urbaine.*

L'attraction de Casablanca sur les émigrants fut telle pendant longtemps que bien peu consentaient à abandonner cette ville. Encore à l'heure actuelle, Casablanca groupe 82 % de la population européenne de son hinterland et 27 % de la population européenne totale du Maroc. Cette attraction a joué également vis-à-vis de la population indigène dont l'accroissement annuel, de 1912 à ce jour, a été en moyenne de 3.530. Il a donc fallu multiplier les établissements commerciaux et industriels en vue de faire face aux besoins divers de cette population. Aussi, les constructions encouragées par l'abondance des capitaux et la largesse des crédits, ont pris une telle ampleur que dans la seule année 1931, leur valeur a approché de 300 millions, bien que depuis un certain temps l'offre dépasse de beaucoup la demande, et cela qu'il s'agisse de locaux à usage d'habitation, de commerce ou d'industrie. C'est là une conséquence néfaste de cet emploi de capitaux dirigés de l'extérieur, surveillés sur place par des person-

nages importants et avisés, mais dont les émoluments ne sont pas toujours fonction du rendement des capitaux.

Quoiqu'il en soit, l'industrie casablancaise, mérite encore dans une large mesure le qualificatif d'industrie de construction que M. Charton lui donnait en 1923. Mais, combien de temps durera cet état de choses ? Il est vraisemblable que les capitalistes qui alimentent Casablanca ne tarderont pas à s'apercevoir que leurs capitaux ne donnent pas les rendements miraculeux escomptés.

III. — *Les droits ad-valorem.*

Le système douanier marocain, basé sur des droits fixes calculés *ad-valorem*, constitue un stimulant assez sérieux pour l'industrie locale. D'après ce principe, une marchandise entièrement fabriquée paie à l'entrée un prix de douane calculé sur la valeur de la matière première qui a servi à sa fabrication et sur la valeur du travail qui est intégré à l'objet, y compris le bénéfice des entrepreneurs. Chaque fois que l'objet pourra être fabriqué entièrement ou fini sur place, on aura donc intérêt à importer la matière première ou le produit semi-ouvré.

C'est ce qui explique l'importance prise aux entrées, par les fers et les aciers en barres, les madriers et bois équarris.

Les économies réalisées sur les droits de douane sont de nature à encourager la création de nouvelles industries. Les matières premières présentent en outre l'avantage d'être beaucoup moins encombrantes que les objets fabriqués, d'où, nouvelle économie sur les frais de transports.

Mais ces stimulants de l'industrie casablancaise : accroissement de la population urbaine, abondance de capitaux, tarif douanier *ad-valorem* devaient aussi jouer un jour pour les autres ports et même pour les villes de l'intérieur qui, depuis quelques années, s'équipent en vue de faire face à leurs besoins et à ceux de leur zone d'influence. Aussi l'industrie casablancaise perd de plus en plus le caractère national acquis, au début, en raison de l'avance prise sur les autres villes ; il est à peu près certain qu'elle ne le gardera que pour quelques produits seulement. On assiste en ce moment à une redistribution des industries qui se poursuit nettement en faveur des

villes du Nord. L'importance industrielle relative de Casablanca si l'on se base sur le nombre d'ouvriers a baissé en cinq ans de 40 à 32 %.

Pour compenser ces limitations inévitables et prochaines à l'intérieur, convient-il comme certains le préconisent, de lancer résolument l'industrie casablancaise dans la fabrication de produits destinés à l'exportation et de lui donner un caractère international ? C'est très douteux, en raison de l'éloignement des gros centres de consommation d'objets manufacturés et de l'impossibilité évidente pour le Maroc de concurrencer les vieux pays industriels européens qui, ayant sur lui l'avantage énorme d'une technique tout à fait au point, disposent de gros capitaux à taux réduits, de techniciens en nombre illimité et de régimes douaniers autrement efficaces que celui de « la porte ouverte » appliqué au Maroc. Aussi, nous pensons qu'il serait prudent de baser le développement industriel de Casablanca beaucoup plus sur les capacités d'absorption de son arrière-pays que sur de problématiques débouchés extérieurs.



CONCLUSION

Casablanca qui joua dans l'ancien Maroc un rôle effacé, doit au débarquement des troupes françaises, aux influences de la spéculation, et à notre méconnaissance, au début de l'occupation, de la valeur économique des différentes régions du Maroc, beaucoup plus qu'aux avantages de sa situation géographique et aux qualités physiques de sa baie, d'avoir été choisi pour devenir le grand port du Maroc. Sa rade foraine, jadis l'une des plus inhospitalières de la côte Atlantique marocaine, a été transformée, en moins de 20 ans, en un vaste et superbe port qui, disposant d'une surface d'eau abritée de 140 hectares au moins, de plus de 3.000 mètres de quais, de terre-pleins immenses, et d'un outillage des plus perfectionnés, pourrait faire face à un trafic annuel de 6 millions de tonnes.

La science des ingénieurs qui ont conçu et réalisé cette œuvre grandiose qu'est le port de Casablanca, a eu incontestablement raison de tous les pessimismes et des forces hostiles de la nature. Grâce aux moyens puissants dont il dispose, le technicien moderne a pu se moquer des données de la géographie. Mais cela ne s'est pas accompli « sans travaux inutiles, sans argent gaspillé » (1). La construction et l'équipement du port de Casablanca aura nécessité des sacrifices financiers considérables de l'ordre de 1.100 millions environ et absorbé jusqu'en 1931 les 86,56 % des crédits affectés aux ports par l'Administration du Protectorat. A cette concentration de l'effort financier a répondu, il est vrai, une concentration très grande du mouvement maritime et commercial. Pour le mouvement maritime le plus fort tonnage a été atteint par Casablanca en 1930 avec 3.506.000 tonneaux (jauge nette), représentant 73 % du mouvement général de la navigation des ports du Maroc français. Dès l'année suivante, ce pourcentage descend à 70,46 %. Quant au trafic commercial, il est à son apogée en 1928 avec 2.596.000 T., soit 20 fois le tonnage de 1911, représentant 79 % du mouvement commercial des

(1) J. ROUCH. — *Revue scientifique illustrée* du 13 février 1932, p. 72.

ports de la zone française. Casablanca monopolisa aussi pendant longtemps le trafic des voyageurs. Et sur ce coin de la côte marocaine dont « les alentours formés de rochers à fleur du sol sont impitoyablement arides » (2) et privés d'eau potable à plusieurs kilomètres à la ronde, s'est édifiée en moins de 20 ans une ville immense dont l'accroissement annuel de la population a été en moyenne de 6.100 habitant ; elle groupait en 1926, 33,65 % de la population européenne du Maroc français et représentait 40 % de son activité industrielle.

Mais cette politique de concentration à outrance en faveur de Casablanca ne s'est pas réalisée sans sacrifier les autres ports et gêner sérieusement le développement économique des régions du Sud et encore plus celui des régions du Nord dont la fertilité longtemps mésestimée se révèle supérieure à celle des régions centrales du Maroc occidental. La situation excentrique des régions du Sud et du Nord devait les amener à désertier Casablanca dès que l'équipement de leurs ports naturels serait assez avancé.

Si l'importance relative du mouvement maritime de Casablanca n'a guère diminué qu'en 1931, son mouvement commercial par contre n'a cessé de décliner depuis 1928 en dépit des améliorations apportées au port et du développement considérable des constructions urbaines. Aux statistiques de 1931, son trafic commercial ne représente plus que 71,55 % du mouvement commercial des ports français et 67 % du commerce total de la zone française. Ces importations ne représentent plus que 49 % du tonnage des importations de la zone française. La diminution est surtout très sensible aux entrées pour les marchandises pondéreuses qui de plus en plus sont débarquées dans le port le plus rapproché de leur destination définitive. Il doit aux phosphates d'avoir une situation meilleure pour les exportations. L'année 1929, où Casablanca avec ses 2.490.000 T. s'est classé au neuvième rang des ports français et coloniaux, marquerait selon M. Célérier, non le déclin, mais le palier après lequel Casablanca poursuivrait « son développement à une cadence ralentie par rapport au développement accéléré d'autres positions. Il doit en résulter

(2) Victor CABBON. — *Notre avenir*, p. 173.

normalement une diminution de l'importance relative de Casablanca dans l'activité générale du Maroc. Et Casablanca, conçu à l'origine comme le port en quelque sorte national du Maroc, se verrait réduit à un rôle plus étroitement régional » (3). Déjà Tanger et la porte Algérienne lui font une concurrence sérieuse pour le trafic de voyageurs ; et Port-Lyautey, Rabat et Safi, en voie d'aménagement, menacent sérieusement de lui enlever le trafic des marchandises qu'il recevait en transit pour les régions du Nord et du Sud. Nous avons établi que pour les exportations son attraction ne dépassait guère les limites de son hinterland naturel. Cette limitation de l'arrière-pays de Casablanca, au Nord, à l'Est et au Sud apparaît comme inévitable également pour les importations. Le caractère national de Casablanca se réduit de plus en plus au trafic des marchandises riches, périssables ou d'un transport urgent, qu'il monopolise en raison de sa fonction de port de vitesse.

En réalité, la loi des distances, souveraine en matière de transports terrestres, impose chaque jour davantage dans ce pays dépourvu de voies navigables une redistribution du trafic commercial. L'organisation du réseau de communication, rend élastiques les limites de l'hinterland d'un port, mais cela n'a d'effet que pour les marchandises riches ou périssables. Si les navires peuvent faire franchir de très longs parcours à des marchandises sans augmentation de prix, mettre en communication étroite des ports très éloignés les uns des autres. « la marchandise lourde, encombrante et de peu de valeur, ne les atteint par terre que dans une zone limitée » (4).

Il semble donc parfaitement inutile pour Casablanca de vouloir par la création de nouvelles antennes routières ou ferroviaires, empiéter sur l'arrière-pays naturel des autres ports et de s'obstiner « dans une lutte contre la force des choses et les données géographiques. La seule méthode profitable consiste à cultiver son propre jardin et non pas à troubler le voisin dans la jouissance du sien » (5). Le jardin de Casablanca, c'est-à-dire son arrière-pays naturel ou sa zone d'influence, de 50.000 km² environ, y compris les

(3) J. CÉLÉRIER. — *Revue de géographie marocaine*, mars 1931, p. 16-17.

(4) P. DE ROUSIERS. — *Les grands ports de France*, p. XXIX.

(5) J. CÉLÉRIER. — *Revue de géographie marocaine*, mars 1931, p. 17.

Doukkala est immense, et comporte des ressources qui, convenablement exploitées, doivent compenser largement les amputations de trafic dues au développement des ports rivaux.

L'aménagement des forces productives est à peine amorcé. Sur 900 à 920.000 hectares cultivés chaque année dans la Chaouia et le Tadla, plus de 91 % sont travaillés par les indigènes, aussi les rendements restent-ils encore médiocres, et il n'est pas douteux qu'une culture intensive et rationnelle les augmenterait très sérieusement et rendrait disponible pour les exportations un tonnage double ou triple du tonnage actuel. Cet accroissement de production et d'exportation en augmentant le pouvoir d'achat des ruraux et indirectement des citadins, ne manquerait pas d'intensifier les courants d'importation. Ces améliorations de la production, escomptées un moment par la méthode éducative de l'indigène, s'avèrent impossibles à obtenir autrement que par la méthode directe de la colonisation ; et l'application d'une formule de colonisation démographique, tout en accroissant la sécurité des campagnes, permettrait aux milliers d'artisans et boutiquiers qui végètent à Casablanca d'essaimer vers l'intérieur.

La mise en valeur de certaines régions comme le Tadla et le Dir, à peine ouvertes aux colons, suppose aussi le développement en profondeur du réseau routier et surtout ferroviaire actuel, que complèterait utilement le prolongement, jusqu'à Beni-Mellal, du chemin de fer des phosphates Casablanca-Oued-Zem et la construction d'une ligne qui, longeant le Moyen-Atlas, desservirait la riche région du Dir, et constituerait en même temps un tronçon important de la future voie de rocade Meknès-Marrakech. La fonction régionale du port de Casablanca trouverait là une base d'activité très large.

Il est normal d'escompter que dans un avenir assez rapproché, les fonctions, industrielle et commerciale de Casablanca seront légèrement renforcées. Le développement des industries à caractère national, ou travaillant pour l'exportation doit compenser largement les pertes occasionnées par la redistribution de certaines autres industries, qu'annonce déjà le recensement de 1931, où Casablanca ne représente plus que 32 % de l'activité indus-

trielle du Maroc. Cette ville qui doit à son élite de commerçants d'être une des premières places de négoce de l'Afrique du Nord, peut voir son mouvement maritime et sa fonction commerciale encouragés par l'amélioration des ouvrages du port, l'installation d'un outillage des plus modernes, l'aménagement des docks-silos, des parcs à mazout et à charbon. Déjà le ravitaillement des navires absorbe annuellement près de 80.000 t. de charbon. Le rôle de Casablanca comme port d'escale sur la route de l'Afrique équatoriale, occidentale et méridionale et sur celle de l'Amérique du Sud se précisera vraisemblablement lors de la reprise économique. La création d'une zone franche actuellement envisagée, en facilitant la manipulation des marchandises destinées à reprendre la mer serait aussi, semble-t-il, susceptible d'attirer un certain trafic et d'avoir une influence heureuse sur la fonction commerciale du port.

Mais en dépit de tous les optimismes, nous ne pensons pas que le trafic représenté par les fonctions industrielle et commerciale du port atteigne de longtemps une grande importance, et il serait vain d'espérer que les marchandises afflueront ici, au point d'absorber les capacités de travail du port. Il est facile de se rendre compte qu'actuellement 15 % à peine des engins de levage et de manutention travaillent en même temps. Aussi, on s'explique aisément l'avis formulé au sujet de ce port par M. le Sénateur MESSIMY : « Près de 200 millions sont prévus pour le port de Casablanca. Celui-ci, en dehors d'aménagements indispensables, suffit en ce moment au besoin d'un trafic qui se ralentit momentanément. Nous croyons bien faire en priant M. le Résident Général de faire reprendre l'étude de ces travaux complémentaires qui paraissent démesurés avec les besoins actuels du commerce » (6). Le port de Casablanca équipé et outillé pour faire face à un trafic triple de celui de ces dernières années est donc nettement en avance sur le mouvement commercial qu'il est appelé à desservir avec son port annexe spécialisé de Fédhala, en tant que débouché des régions centrales du Maroc Atlantique.

(6) Avis présenté par M. le Sénateur MESSIMY au nom de la Commission des Affaires étrangères et de la politique générale des Protectorats. — *Documents parlementaires*, Sénat, Annexe n° 704 du 27 oct. 1932, p. 1034

TITRE DEUXIEME

Fedhala, Port Spécialisé

SECTION I

Historique et Physionomie Actuelle

1. — *Historique*

Le port de Fédhala situé entre l'embouchure de l'O. Mel-lah et celle de l'O. Neffifik, à 25 km. au Nord de Casa-blanca, et à 65 au Sud de Rabat, est dans une baie naturelle qui présente le très grand avantage, unique pour ainsi dire sur les côtes marocaines, d'être abrité des vents dominants par un promontoire rocheux orienté S. O.-N.E., émergeant à marée basse sur une longueur d'un kilomètre environ, mais dont la majeure partie est constituée par deux îlots qui s'élèvent de 10 à 15 m. au-dessus de l'eau. Cette baie était connue de longue date des pêcheurs espagnols et portugais qui la fréquentaient au moins depuis le ^{xv}^e siècle. Mais on n'y a trouvé jusqu'à ce jour aucune trace d'établissement maritime ancien. Au début de l'occupation française, Fédhala n'était qu'un pauvre village de pêcheurs de 200 à 300 habitants.

Dès 1912, MM. J. et G. HERSENT, les constructeurs de ports bien connus, frappés de la situation avantageuse de cette baie, y entreprirent l'étude d'un port, puis d'une ville à créer. La Compagnie Marocaine, dont ils furent les promoteurs, constitua ensuite une Compagnie dite du « Port de Fédhala » au capital de 3.500.000 frs et se réserva l'amé-

nagement de la ville et la mise en valeur de son hinterland immédiat. Cet état de choses fut régularisé par la concession de 1913.

La construction et l'exploitation du port ouvert au commerce international le 1^{er} mars 1914, furent concédées à la « Compagnie Franco-Marocaine de Fédhala », par une convention approuvée par dahir du 4 mai 1914. Depuis lors, différents avenants dont le dernier date du 30 mars 1930, ont modifié la concession primitive. Conformément à la Convention, la Société concessionnaire s'est substituée à la Compagnie du Port de Fédhala. Son capital a été porté à 7 millions.

II. — *Physionomie actuelle*

Les travaux effectués par le concessionnaire suivant le programme primitif, comprennent :

Des digues en maçonnerie reliant les deux îlots entre-eux et la terre ferme ; une jetée en enrochements de blocs naturels s'enracinant à l'îlot du large et s'avancant en mer suivant une direction E.O. ; une petite jetée de 170 m. partant de l'îlot du large et couvrant le port ; un épi de 100 m. qui partant du rivage, se dirige sur l'extrémité de la digue précédente et ferme avec elle le port, ne laissant qu'une passe de 93 m. de large. Cet épi a été rendu nécessaire autant pour arrêter l'invasion des sables que pour abriter les navires. Un bassin de 4 ha a été creusé à la côte — 2 m. 50 aux plus basses mers. Il a été construit aussi un appontement de 170 m. partant de terre à 300 m. à l'Est de la petite jetée qui relie les deux îlots, 3 postes d'accostage de 15 m. chacun ; 10.000 m² de terre-pleins et 4 magasins fermés de 3.000 m², servant à l'entrepôt des marchandises.

Aujourd'hui le port de Fédhala, praticable en tout temps, peut recevoir à quai des navires de 4 m. 50 à 4 m. 75 de tirant d'eau. Son avant-port offre aux gros navires un mouillage très sûr par des fonds de — 10 à — 15 m., où les opérations de chargement et de déchargement s'effectuent en toute sécurité par aconage.

Les quais qui sont raccordés directement au réseau des chemins de fer à voie normale, par des voies de 0 m. 60

et de 1 m. 44 ont un outillage à peu près en rapport avec les besoins actuels.

L'outillage du port comprend : deux remorqueurs, l'un de 250 HP et l'autre de 25 HP ; 4 chalands dont 2 de 250 t. et 2 de 100 t. ; 10 barcasses de 20 à 30 t. ; une citerne de 30 et 2 de 150 t. ; 2 grues à bras, 5 grues à vapeur dont une de 10 t. et 4 de 2 t. ; un tracteur automobile sur rail et 65 wagons.

Le port ainsi équipé peut manutentionner plus de 600 t. et fournir 300 t. d'eau douce par jour. Néanmoins, il s'était révélé insuffisant pour faire face à un trafic qui croît rapidement, et cela malgré la proximité de Casablanca. Il devenait urgent d'effectuer des travaux d'agrandissement et d'approfondissement, pour permettre l'entrée des navires pétroliers et leur accostage à quai en vue de leur déchargement par pipe-lines.

Un nouveau programme de travaux à l'étude depuis quelque temps fut en principe arrêté en 1929, mais par suite de l'opposition de Casablanca, — constamment à l'affût de quelques tonnes de fret, et qui prétend que, comme au début de l'occupation, tout ce qui entre au Maroc, ou en sort doit obligatoirement passer par le « grand port » — les travaux prévus à ce programme, ne furent malgré leur urgence, concédés à la Compagnie du Port de Fédhala que par avenant du 20 mars 1930 à la Convention du 30 juillet 1913, approuvé par dahir du 18 mai 1930. Ces travaux comportent :

La construction d'un apontement par fonds de — 8,50, dans le prolongement de cet apontement et, de chaque côté, sera construit un simple perré en enrochements ; la construction d'un mur de quai ou apontement par fonds de — 6, sur 150 m. de longueur environ en prolongement du quai existant jusqu'au perré ci-dessus ; le dérochage et dragage à la cote — 6 d'un chenal d'accès sur 80 m. de largeur minimum, ainsi que d'un bassin d'évitage de 250 mètres de long sur 150 m. de large à l'intérieur du port. Ce bassin est destiné plus particulièrement aux pétroliers. Le poste d'accostage des navires-tanks des diverses Sociétés sera un quai continu, devant servir d'amorce à un quai beaucoup plus long, l'amarrage devant se faire sur corps morts ou à des bolards fixés en terre ferme à droite et à

gauche de cette estacade. A l'endroit où les pétroliers devront séjourner l'approfondissement d'une souille de 180 mètres de long sur 40 m. de large sera portée à 8,50 de sorte que, même par les basses marées, les plus gros navires se trouveront toujours à flot pendant leurs opérations.

Les réservoirs groupés à proximité du port seront reliés par des « pipe-lines » qui viendront jusqu'à l'extrémité du quai, se raccorder avec les canalisations des pétroliers. Ainsi, à l'aide de simples manœuvres de vannes, les cargaisons liquides seront aspirées par des pompes puissantes, et les manutentions des carburants s'effectueront avec une très grande rapidité, en silence, et presque sans le secours d'aucune main-d'œuvre. La petite jetée et l'épi en enrochements qui ferment le port actuel sont conservés, mais ils se trouveront à l'intérieur du nouveau havre, et pourront être utilisés pour la création de darses. La défense du port sera désormais assurée par une deuxième jetée de 200 m., amorcée à 90 m. à l'Est de l'ancienne et par un nouvel épi, à peu près parallèle à l'épi primitif.

De plus, un quai de 130 m. destiné aux navires chargés de marchandises autres que les carburants, s'étendra au S.O. du quai des pétroliers et permettra facilement l'accostage des plus gros cargos. Le renforcement de la grande digue est prévu également dans cet avenant. L'exécution de ces travaux, actuellement en très bonne voie doit être terminée sous peu. Les grands navires pétroliers pourront alors accoster directement aux ouvrages intérieurs du port.



Vue générale du port de Fedhala.

(Cliché Cassuto)

Aux termes de l'avenant susvisé, le concessionnaire s'est engagé à procurer, au fur et à mesure des besoins, les terrains situés en arrière des dunes, nécessaires à de nouvelles installations de carburants ou aux installations existantes qui devraient être déplacées.

En ce qui concerne les moyens financiers, le concessionnaire a été autorisé à porter son capital de 3.500.000 frs à 7.000.000, et à émettre un emprunt en banque de 1.500.000 francs ; il a reçu une subvention de 9 millions du Gouvernement, à qui doit revenir la propriété du port en 1974, et qui, dès à présent participe aux bénéfices de l'exploitation dans la proportion de 35 à 75 %. De nouvelles taxes d'aconage sont arrêtées pour entrer en application à l'achèvement des travaux.

Mais Fédhala n'a pas attendu la réalisation de ce programme pour jouer un rôle important dans l'activité économique du Maroc. Grâce à sa situation, à la sécurité de sa rade, en dépit de la proximité de Casablanca, il a vu son trafic croître rapidement, comme nous allons le voir par l'étude de ses fonctions économiques.

SECTION II

La Fonction Commerciale

I. — *Mouvement de la navigation*

En 1917, 3 ans après son ouverture, le mouvement de la navigation du port de Fédhala (entrées) est déjà de 214 navires jaugeant 82.130 tonneaux et en 1920 il atteint son maximum avec 432 navires jaugeant 192.000 tonneaux. Ce port sérieusement affecté par la crise de 1921-22 n'a plus retrouvé une semblable activité. En 1931, il n'est encore touché que par 246 navires jaugeant 98.000 tonneaux et sa part dans l'ensemble du tonnage de jauge des ports du

Maroc est seulement de 2,06 % ce qui le classe au huitième rang. Par contre, comme nous le verrons, il occupe une bien meilleure place dans le mouvement des marchandises. Il doit à sa qualité de port spécialisé d'utiliser beaucoup mieux que tous les autres, les bateaux mis à sa disposition.

Mais cette spécialisation de Fédhala comme port des carburants liquides, produits d'origine étrangère, a pour conséquence de réduire considérablement la part du pavillon français qui, de 73 % en 1923, est descendu à 27,5 % en 1931, alors que dans tous les autres ports elle dépasse 50 % ; celle du pavillon anglais, très faible au début, est montée à 37 % pour redescendre à 20 % en 1931 ; celles des pavillons allemands et espagnols sont respectivement de 8,5 % et 7 %. La part des divers où dominent surtout les Etats-Unis est en 1931 de 34 %.

II. — *Relations maritimes*

Les relations maritimes de ce port sont peu développées. Des services sont assurés seulement par :

1° *Services réguliers.* — 1° La Cie Générale Transatlantique (Cie française) qui avec ses cargos de la ligne ; Bordeaux-ports du Maroc, effectue un service mensuel.

2° La Cie Oldenburg-Portugiesische-Dempnich-Rhdirai (Allemande) le touche bi-mensuellement, suivant le fret disponible, avec les cargos de sa ligne Hambourg-Portugal-Casablanca.

2° *Services irréguliers.* — Les services irréguliers sont assurés, suivant le fret disponible par la Cie Générale Transatlantique avec les cargos de sa ligne, Nantes-Bordeaux-les ports du Maroc, et par les cargos des Cies étrangères : la Bris Gisleen (Allemande), la Libéria-Triestina (Italienne) la Cie Roma de Gènes (Italienne), la Cie Lloyd Svenska (Suédoise) dont nous avons donné précédemment les itinéraires.

Plusieurs compagnies de navigation ont installé des Agences à Fédhala notamment : la Cie Fabre, Castella et Cie, Mazella, la Bland-Line (Anglaise).

III. — *Mouvement commercial*

L'accroissement du mouvement commercial fut, au début, comme celui du mouvement de navigation, relativement rapide de 1917 à 1920, date à laquelle il atteint 55.480 tonnes dont plus de 17.000 aux importations. Mais le tonnage redescend progressivement pendant les années de crise jusqu'à 15.856 en 1924. Toutefois, l'année suivante, nous retrouvons un tonnage de 39.515 t. Et désormais, le mouvement commercial du port, ira constamment en augmentant, comme l'indique le tableau ci-dessous, sauf les deux années 1926 et 1927, pour atteindre 63.300 t. en 1931, dont près de 56.800 aux importations.

ANNÉES	NAVIRES ayant touché le port		IMPORTA- TIONS (tonnes)	EXPORTA- TIONS (tonnes)	TOTAUX (tonnes)
	Nombre	tonneaux Jauge nette			
1914	17	19.776	1.826	»	1.826
1915	23	27.243	5.528	2.515	8.043
1916	17	9.455	1.446	1.326	2.772
1917	213	82.129	3.658	3.518	7.176
1918	252	117.716	10.237	7.510	17.747
1919	186	67.558	7.267	4.492	11.759
1920	432	191.924	47.627	7.857	55.484
1921	253	94.595	22.074	9.763	31.837
1922	212	61.412	11.735	6.104	17.839
1923	230	59.873	18.038	8.906	26.944
1924	147	41.047	10.389	5.457	15.846
1925	221	69.044	31.430	8.155	39.585
1926	196	49.460	25.426	5.522	30.948
1927	201	47.352	25.634	6.680	32.314
1928	194	53.064	38.072	9.022	47.094
1929	185	79.000	46.100	3.900	50.000
1930	249	83.000	49.600	8.400	58.000
1931	246	98.000	56.800	6.500	63.300

En 1931, Fédhala occupe, le cinquième rang parmi les ports du Maroc français, à la fois pour le tonnage et la valeur du trafic ; et, sa part dans le mouvement commercial maritime général est de 2,52 % pour le poids et de

2,95 % pour la valeur. Mais pour les importations il occupe le quatrième rang et son trafic représente 5,33 % du tonnage des importations des ports marocains. Par contre, aux exportations, sa part est seulement de 0,45 %, ce qui le classe au huitième rang. A l'encontre de Mazagan, Safi et Mogador, Fédhala est donc par excellence un port d'importation. Les entrées représentent de 70 à 90 % de son tonnage total.

Les produits importés par Fédhala, sont, ou consommés sur place, ou expédiés sur leur destination définitive par voie terrestre. En 1930, sur un tonnage de près de 50.000 t. aux entrées, 1.560 t., soit 3,11 % seulement, ont été réexpédiées par voie maritime sur les autres ports. On peut donc en déduire que la fonction commerciale de ce port dépourvu de toute place de commerce est à peu près nulle actuellement.

SECTION III

La Fonction Régionale

La fonction régionale suppose pour un port, l'existence d'un hinterland dont il soit le débouché. Or, sous ce rapport, le rôle de Fédhala est d'autant plus difficile à définir que ce port, comme le fait remarquer M. CÉLÉRIER est « pour ainsi dire sans arrière-pays » (1). Mais il doit à situation géographique, aux avantages naturels de sa baie qui auraient dû s'imposer à l'attention du Gouvernement pour la construction du grand port, d'avoir été choisi et aménagé pour le trafic des matières inflammables.

I. — *Fédhala, port pétrolier*

L'expérience a démontré qu'il est indispensable d'éloigner des grandes villes et des grands ports, les dépôts de pétroles et autres carburants liquides dont les dangers d'incendie sont une menace perpétuelle pour les agglomérations.

(1) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 197.

mérations. Le sinistre effroyable de la baie Drapetsona voisine du port de Pirée, donne une actualité saisissante à ce principe admis universellement ; on y vit subitement s'enflammer la mer sur laquelle une couche de pétrole s'était répandue (2). En 1931, l'incendie qui s'est produit à Casablanca même, aux postes des pétroliers installés sur la grande jetée, a montré par les dégâts occasionnés et surtout par les conséquences désastreuses qui auraient pu en résulter, la nécessité d'isoler complètement des grosses agglomérations et des grands ports le trafic des matières inflammables. Toutefois, il y a un intérêt évident, à ne pas éloigner outre-mesure des grands centres et des ports commerciaux, les installations et les entrepôts destinés à ces matières en raison de la forte consommation qui en est faite par les industries et les bateaux. Fédhala, à 25 km. de Casablanca, en liaison par routes et voies ferrées avec tous les centres importants du Maroc occidental, répond bien par sa situation centrale et sa proximité du grand port aux conditions géographiques voulues.

Ses avantages nautiques sont peut-être encore plus appréciables. Les deux îlots qui abritent la baie de Fédhala contre la houle, réunis entre eux par une digue se prêtent admirablement aux installations pétrolières, grâce à leur éloignement de l'agglomération urbaine. Ces îlots forment, en effet, une presqu'île s'avancant en pleine mer, de sorte que les manutentions des carburants peuvent s'y effectuer en toute sécurité sans que les autres installations industrielles situées sur le rivage courent le moindre risque d'incendie. Fédhala réunissait donc toutes les conditions pour devenir un grand port d'importation de carburants liquides. Aussi, il fut choisi de bonne heure pour ce trafic très spécial. La « Vacuum Oil Company » l'adopta la première en 1923, pour y effectuer toutes ses importations à destination du Maroc et de la partie Occidentale de l'Algérie. L'année suivante la Société « Shell » non moins réputée, y créa une filiale connue d'abord sous la raison sociale « Compagnie Marocaine et Asiatique », qui devint par la suite « Société Shell du Maroc ». En 1926, ce fut le tour de la « Compagnie Marocaine des Carburants ». Tandis que ces trois sociétés poursuivaient le développe-

(2) L. Huc. — *Maroc Maritime* du 15 décembre 1930, p. 4.

ment de leurs installations, une nouvelle affaire se créait en 1930 sous le patronage des Raffineries de Pétroles de la Gironde. Ainsi, s'affirme, toujours grâce à l'initiative privée, la prédominance de Fédhala comme port des carburants. Son trafic pétrolier, suivant à la fois le développement de l'automobilisme et du machinisme industriel et agricole du Maroc, pays qui doit importer tout son carburant, s'est accru rapidement et ses dépôts sont passés de 19.000 t. en 1925 à 42.500 t. en 1928 et plus de 78.000 t. en 1929 (3).

D'après les statistiques, ainsi d'ailleurs que le fait ressortir le tableau comparatif des principales marchandises importées par le port de Fédhala, les carburants liquides, avec un tonnage de 47.765 t. représentent 96,33 % des importations de ce port et 52,74 % des entrées totales de carburants liquides au Maroc. Ainsi, pour l'importation de ces produits, non seulement il occupe le premier rang, mais ses entrées dépassent celles de tous les autres ports réunis

Le tonnage des carburants liquides importés par Fédhala dont la valeur globale s'élève à 82.588.000 frs se répartit de la façon suivante :

Essences : 63.989 tonnes venant : des Etats-Unis (47 %), d'Angleterre (36 %), de divers pays (17 %).

Pétroles : 11.440 tonnes importées : des Etats-Unis (50 %), d'Angleterre (37 %), de divers pays (13 %).

Huiles minérales combustibles (mazout, gazoïl, etc...) : 2.325 t. fournies par divers pays. Ces combustibles, excepté ceux qui servent au ravitaillement des navires de pêche faisant escale à Fédhala, sont dirigés presque en totalité par voies terrestres sur les centres de consommation.

Parmi les quelques autres produits d'importation figurent la houille (914 t.), les huiles de graissage, l'huile d'olive, le sel marin. La presque totalité des marchandises importées par Fédhala est d'origine étrangère, la valeur de la part de la France est seulement de 1,65 %.

Les exportations qui oscillent entre 4.000 et 9.000 t. — 6.500 en 1931 — comprennent surtout du bois de tisa exporté en Espagne, du liège dirigé sur la France, du crin végétal, du poisson mariné ou à l'huile dont 84 % sont dirigés sur la Métropole.

(3) *Maroc maritime* du 15 décembre 1930, p. 5.

Etat comparatif des principales marchandises exportées en 1929, 1930 et 1931

Désignation des marchandises	Unités	Quantités exportées				Valeurs des exportations (en milliers de francs)			
		à destination de		Totaux correspondants en		à destination de		Totaux correspondants en	
		la France 1929	l'étranger 1929	en 1929	1930 1931	la France 1929	l'étranger 1929	en 1929	1930 1931
Poissons marins ou à l'huile	Tonnes	417	»	417	198 485	1.646	»	1.646	1.439 5.606
Poissons frais	id.	2	»	2	» 43	4	»	4	» 45
Guano de poissons	id.	22	»	22	4 18	20	»	20	2 7
Pois ronds	Quintaux	3.475	»	3.475	4.085 4.283	1.351	»	1.351	614 346
Bois de tisia	Tonnes	»	2.906	2.906	6.962 4.806	»	869	869	2.148 1.246
Liège mâle et granulé	id.	176	»	176	69 379	252	»	252	69 452
Crin végétal	id.	334	»	334	264 260	220	»	220	122 120

SECTION IV

La Fonction Industrielle

Fédhala, port de pêche.

Fédhala n'est pas exclusivement un port pétrolier, il tend à devenir aussi un des premiers ports de pêche du Maroc, ce qui contribue grandement au développement de sa fonction industrielle et compense dans une certaine mesure l'absence d'arrière-pays. Les côtes qui s'étendent au N. et au S. de Fédhala, sont très riches en poissons d'espèces variées, tant migrateurs que sédentaires. De nombreux chalutiers français et étrangers qui opèrent dans ces parages pendant la campagne de pêche d'octobre à avril, ont fait de ce port leur centre de ravitaillement. Tels sont : la Société de Chalutage de la Méditerranée, la Société des Chalutiers Marseillais, la Société La Rochelle-Océan et plusieurs sociétés espagnoles et portugaises. Les chalutiers ont l'avantage de pouvoir, sans rentrer à leur port d'attache, expédier le produit de leur pêche sur Bordeaux par la Compagnie Générale Transatlantique et sur Marseille par la Compagnie Paquet qui ont équipé des chambres froides à bord de leurs courriers. Les armateurs des chalutiers réalisent de ce fait de sérieuses économies. En outre, pour l'expédition du poisson à destination d'un port non desservi par les courriers de ces deux compagnies, les chalutiers peuvent déléguer l'un d'entre eux comme chasseur transporteur. Ces différentes opérations sont d'une réalisation facile, grâce à la rapidité des manutentions dans le port et aux approvisionnements de glace dont dispose la Société des Entrepôts frigorifiques de l'Afrique du Nord ayant son usine dans le port même. Il est d'ailleurs possible de louer dans cette même usine et à des conditions avantageuses, des chambres froides pour la conservation du poisson qui ne peut être expédié immé-

diatement. Les navires ont encore l'avantage de pouvoir se ravitailler sur place, en eau, glace en barre ou pilée, en vivres frais et en charbon ; les stocks de houille existant actuellement sont constitués principalement par du « cardiff » de première qualité, appartenant à la Société Marocaine de Charbons et de Briquettes ; des entrepôts fictifs et des dépôts particuliers de charbon pourraient être facilement constitués sur les terre-pleins de la Compagnie du Port de Fédhala.

Il existe enfin à Fédhala un atelier doté des installations les plus modernes, qui peut assurer rapidement, et à des prix raisonnables, les réparations aux navires et au matériel de pêche. Cet atelier a notamment un gril spécialement destiné à la mise à sec des chalutiers, en vue de leur carénage plus rapide. En somme, le port de Fédhala dispose, dès à présent, des moyens nécessaires et remplit toutes les conditions pour être choisi par les armateurs de pêche comme port de relâche et de ravitaillement.

L'importance de Fédhala en tant que port de pêche, se précise nettement depuis quelques années et a amené un certain nombre de pêcheurs à s'y fixer. Il est actuellement le port d'attache d'une quarantaine d'embarcations de pêche jaugeant près de 100 T., montées par une quarantaine d'Indigènes et 83 Européens, presque tous étrangers, espagnols généralement. Il y a en outre 39 pêcheurs à pied. Parmi les embarcations notons : 20 bateaux à moteurs dont 2 chalutiers, 10 langoustiers, 5 sardiniers, et 3 palangriers et ligneurs. La Société des Pêcheries de Fédhala pratique, en outre, la pêche à l'aide de madragues, installations fixes qui lui permettent d'atteindre des rendements journaliers de 30.000 kg.

En 1930, Fédhala est passé pour la pêche du quatrième au deuxième rang, venant immédiatement après Casablanca. Sa production en poissons, mollusques et crustacés a été de 877.000 kg. répartis de la façon suivante entre les principales espèces : Sardine 35 % ; maquereau 16 % ; merlan 11 % ; saurel 9 % ; bonite et melva 6 % ; tacaud et capelan 5 % ; pageot 2 % ; homard et langouste 0,6 % ; dorade, grondin, limande, ombrine, raie, rouget, sole et divers 15,4 %.

La ville de Fédhala, peuplée de 5.721 habitants dont

725 français, 578 étrangers et 1.118 indigènes, consomme peu de poisson frais ; elle en expédie d'importantes quantités sur les villes du nord du Maroc : 278.600 kg. en 1930, répartis de la façon suivante : Fès 95.600 kg. Meknès 94.000 kg., Petit-Jean 11.700 kg. Souk-el-Arba 11.600 kg, localités diverses 65.700 kg. Mais la plus grande partie de la production est absorbée par les usines de conserves qui sont installées dans ce port. L'usine Manuel Vergara, la plus ancienne (1924) peut, grâce à l'outillage moderne dont elle dispose, traiter 30.000 kg. par jour et emploie jusqu'à 800 ouvriers. La Société de Conserves de Fédhala, créée par M. Bezier, travaille suivant les méthodes françaises et vend un produit estimé, connu sous la marque « Cascadec ». Elle se ravitaille en poisson à l'aide de ses installations fixes. Elle a créé, à côté de l'usine de conserves, une fabrique de boîtes métalliques. Une troisième usine de conserves de poisson a été installée dernièrement.

L'industrie des conserves a provoqué la création d'une usine chimique qui fabrique des engrais avec les déchets, et l'installation de salines d'une superficie de 30 hectares environ qui produisent annuellement 2.000 T. de sel. L'industrie de la pêche est en outre complétée, à Fédhala, par celle des conserves de légumes qui a amené la création de cultures maraîchères dans l'arrière-pays immédiat, au sol particulièrement fertile et bien arrosé. Ces cultures maraîchères réussissent bien et sont susceptibles d'un certain avenir. On compte pouvoir les étendre vers l'intérieur le long des deux vallées de l'O. Mellah et de l'O. Nefifik, et entre ces deux cours d'eau.

En dehors des usines de conserves, il existe différentes autres industries, telles que : La Société des Briqueteries de Fédhala ; la Manufacture Marocaine de calorifuges et lièges agglomérés qui fabrique des plaques de différentes épaisseurs et des granulés employés pour le bourrage des cloisons. Cette industrie paraît devoir être développée, étant donné d'une part la proximité des forêts de chênes lièges et d'autre part la généralisation de l'emploi des produits en liège, notamment pour diminuer la sonorité des immeubles en ciment armé. Il y a aussi une importante fabrique de crin végétal.

CONCLUSION

Vers 1913, lors de la véritable bataille d'intérêts particuliers qui se livra au Maroc quand il fut question d'y créer un grand port « d'intérêt général », la baie de Fédhala, abri naturel de premier ordre, non loin de deux rivières et près du centre géographique du Maroc « utile », réunissait, semble-t-il, le maximum d'avantages au point de vue technique et économique ; et ceux qui se sont accrochés à ce rivage avaient, sans nul doute, raisonné d'une façon ce rivage avaient, sans nul doute, raisonnée d'une façon judicieuse ; peut-être avaient-ils eu le tort de sous-estimer la valeur des forces de spéculation, qui, au Maroc plus que partout ailleurs, ont joué et jouent encore un rôle, hélas trop prépondérant dans l'adoption des mesures, même les plus graves !

Fort heureusement, les avantages de cette baie, longtemps méconnus, ont fini enfin grâce à l'initiative privée, par s'imposer à l'attention des pouvoirs publics, et Fédhala sera sous peu, en même temps que le plus grand port pétrolier de l'Afrique du Nord (1), l'un des premiers ports de pêche.

En tant que port pétrolier, sa prédominance est, pour le moment incontestable, mais il devient évident, qu'après avoir vu se concentrer sur ses quais la presque totalité des importations de carburants liquides destinés au Maroc Occidental, il verra bientôt son caractère national, sérieusement entamé. La loi des distances jouant ici, comme pour toutes marchandises relativement pondéreuses, a déjà amené les importateurs à créer des installations dans le Sud et dans le Nord du Maroc. Une grosse société construit, à Safi, des installations destinées à l'importation des carburants, qu'elle se propose d'écouler dans le Sud ; d'autres importateurs imiteront sans doute cet exemple, et il est probable que, dans un avenir assez rapproché, tout le Sud du Maroc, y compris la région de Marrakech, sera ravitaillé en carburants liquides par Safi. Des aménagements beaucoup plus importants se poursuivent actuelle-

(1) René HOFFHERR. — *L'Economie marocainè*, p. 74.

ment sur les rives du Sebou, en vue d'assurer le ravitaillement du Nord du Maroc ; d'ores et déjà Port-Lyautey fournit une bonne partie des carburants destinés aux régions du Gharb, de Meknès et de Fès. Mais en dépit de ces amputations, Fédhala conservera l'exclusivité du ravitaillement de tout le Maroc central : Casablanca. La Chaouia, Tadla, les Zaër et les Doukkala lui garantissent déjà un bel avenir.

Les industries du port, en particulier les industries de pêche qui se développent de façon continue, permettent de grands espoirs. Le Docteur Liouville, se basant sur la richesse ichtyologique des parages de Fédhala, sur sa situation géographique et ses avantages nautiques, propose d'en faire le port de pêche européen du Maroc et d'y concentrer par conséquent toutes les industries se rattachant à la pêche, y compris celles qui se trouvent à Casablanca, où selon lui les « activités ne pourront jamais trouver la liberté d'allures indispensable à leur parfait épanouissement » (2). Ce principe de concentration paraît rationnel, mais à condition toutefois de ne pas en exagérer la portée ; car si Fédhala est admirablement placé pour desservir le centre du Maroc atlantique, il est au contraire très excentrique par rapport au Sud déjà pourvu de ports de pêche ; et Rabat est beaucoup mieux placé que lui pour desservir les centres du Nord du Maroc. Une concentration excessive ne pourrait se faire qu'au détriment du consommateur qui supporte en définitive les frais de transports afférents au parcours inutile des produits. Quel que soit le sort donné au projet du Docteur Liouville, la pêche et les industries de conserves sont assurées d'un bel avenir ; ces dernières particulièrement bien outillées puisent encore un nouvel élément de prospérité dans la préparation des légumes produits par l'arrière-pays immédiat.

Fédhala, grâce à sa plage admirable, au climat sain et tempéré dont il jouit, est aussi en voie de devenir un centre de villégiature très apprécié ; les milliers de palmiers qui l'entourent lui donnent un cachet particulier ; sa population de près de 6.000 habitants a augmenté de 85 % en 5 ans, et plus de 200 millions ont déjà été investis dans les

(2) Docteur LIOUVILLE. — Fédhala port de pêche européen du Maroc. — *Revue scientifique illustrée*, p. 193 à 201.

différentes entreprises dont Fédhala est le siège. Tout porte à croire que les promoteurs de ce jeune port à la croissance rapide, n'auront pas à regretter leurs sacrifices.



DEUXIEME PARTIE

Les Ports du nord : Port-Lyautey, Rabat

TITRE PREMIER

Port-Lyautey, grand port du nord, du moyen Atlas
central et des Confins

CHAPITRE PREMIER

Historique et physionomie actuelle

SECTION I

HISORIQUE

Jusqu'en 1912. — Le port de Kénitra, une création de LYAUTEY, se trouve au fond d'une boucle du Sebou, « l'amnis magnificus et navigabilis » de Pline, le plus grand fleuve de l'Afrique du Nord après le Nil et le seul qui soit navigable. A 17 km. de la mer en suivant le cours du fleuve, ce port n'est en ligne droite qu'à 9 km. de Méhédya, vieille place forte construite sur une colline escarpée de la rive gauche du Sebou, dont elle domine l'embouchure. Ce promontoire marin, d'une impressionnante beauté, dût être abordé par les premiers explorateurs, Hannon y fit escale cinq siècles avant l'ère chrétienne, et c'est non loin

de là que les Romains auraient fondé Thamusida. Les Phéniciens l'avaient précédemment occupé ; on dit même que les Beni Ifrène (1) y auraient bâti une forteresse tenue pendant 20 ans par les Siciliens. Après eux, les Almohades construisirent sur ce site une ville, détruite peu après par les Beni Mérides. L'endroit resta désert bien peu de temps. Le 23 juin 1515, les Portugais l'occupèrent avec une armada de 8.000 hommes et y construisirent une forteresse en bois où furent installées des pièces de canon. Mais, par suite de l'imprudence de la garnison qui, voulant surprendre les contingents de Moulay El Naccur, gouverneur de Meknès et frère du Sultan, campés dans la forêt, s'aventura trop loin de sa base, le succès du début fut changé en désastre ; et le 10 août, les Portugais durent se rembarquer, laissant sur place de nombreux prisonniers, plus de 4.000 morts, 100 barques détruites ou échouées dans le Sebou et leur artillerie qui fut amenée à Fez en grand triomphe.

Un siècle plus tard, en 1617, sous Philippe II, les Espagnols s'emparèrent de cette position, construisirent un fortin sur le sommet de la colline ; et la petite ville appelée Mamora, entourée d'une muraille, résista longtemps aux attaques des Marocains. Mais à la fin, livrée à elle-même, mal ravitaillée, son Gouverneur dut traiter, et la place fut évacuée en 1681. Moulay-Ismaël projeta un moment d'y faire un grand port : « c'est, dit MOUETTE, le lieu le plus commode de tout le royaume de Fez, le port est très profond, il peut recevoir des navires chargés du port de trois cents tonneaux » (2). Après avoir été l'un des principaux ports de l'Empire Chérifien sous l'Emir Yacoub-El-Mansour, les Portugais et les Espagnols, il cessa brusquement de s'agrandir. La barre, et le Sultan, en le frappant d'un interdit formel, eurent vite raison de sa prospérité. Il ne resta bientôt plus du petit port florissant d'antan qu'une pauvre bourgade de pêcheurs.

En 1903, Ed. DECHAUD qui, chargé de missions, visita le Maroc notait que ce point « pourrait être un des grands marchés du Maroc, si des raisons politiques n'avaient pas frappé d'interdit le magnifique élément de prospérité qu'est

(1) *Vieille Marocaine* du 24 septembre 1931 (Oudinot).

(2) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 298.

pour lui, l'embouchure de la plus grande rivière du Nord de l'Afrique, après le Nil » ; et il ajoutait que ce serait, dans l'avenir, à un Sultan débarrassé d'inquiétude à relever cette ville morte et à donner à la merveilleuse voie de pénétration qu'est le « Sebou navigable sur plus de 150 km., le complément nécessaire qui s'impose, en créant un port vaste et sûr à son embouchure » (3).

En avril 1911, au début de la colonne de Fès, Méhédya fut d'abord choisie comme base par le service des étapes. Mais ce point, mal abrité, des grands vents de l'Atlantique, ne convenait pas. La reconnaissance du fleuve, poursuivie grâce au concours de la Marine Nationale, amena la découverte par le Lieutenant de vaisseau LAGORIO, à proximité de la Kasba de Kénitra d'un emplacement comportant deux rives droites de 1.200 m. de long, un plan d'eau de 250 m. de large avec des berges permettant l'accostage des navires par des fonds de 6 à 7 m. On le choisit aussitôt comme lieu de débarquement des approvisionnements du Corps expéditionnaire. Dès le printemps 1912, la Marine y construisit un petit appontement, auquel s'ajouta, peu après, un autre plus important qui, construit par le Génie, permit aux navires de 1.500 t. de débarquer à quai. La Kasba, qu'avait construite en 1892 le Sultan Moulay Hassan pour protéger des pillards, les caravanes de Fès à Rabat, fut occupée aussitôt par les troupes françaises. C'est d'ailleurs tout ce qui existait à cet endroit lors de notre arrivée.

Le nom « El-Kénitra » désignait, non pas même un village, mais simplement un petit pont sur l'Oued-Fouarat, près de son confluent avec le Sebou et dans le voisinage de la Kasba.

Après 1912. — Fin 1912, un embryon de ville, exclusivement militaire, était en construction. Une mission d'études hydrographiques conduite par le Lieutenant de vaisseau LE DANTEC reconnaissait le cours du Sebou et deux convois de l'Omnium pouvaient remonter la rivière jusqu'à Mechra-Bel-Ksiri, situé en ligne droite à 80 km. de Kénitra, ce qui confirmait que ce fleuve était navigable. Entre Kénitra et Méhédya, le Sebou coulait déjà en eaux profondes avec des fonds de 5 à 8 m. coupés de seuils et

(3) Edmond DECHAUD. — *Les ports de l'Ouest*, p. 61.

de bancs de sable. On considéra dès lors que des travaux d'aménagements, de calibrage, pourraient en régulariser et en approfondir le cours. Le Général LYAUTEY vit immédiatement la possibilité de créer sur cet estuaire le grand port du Nord et il en parle en ces termes dans son ouvrage *Paroles d'Action* : « Kénitra bien abrité de la barre et des raz-de-marée, offrait donc, avec son avant-port de Mèhédya un accès maritime d'autant plus séduisant qu'il donnait un accès direct à la zone du Nord du Maroc : Meknès, Fès et, de là, à la voie de liaison ultérieure avec l'Algérie » (4). Comprenant le parti immense que pourrait tirer, de sa situation géographique, le port de Kénitra pour attirer à lui tout le trafic du Nord qui prenait alors le chemin de Tanger et surtout celui du port espagnol de Larache, le Général LYAUTEY donna en premier lieu l'ordre de conserver les installations de fortune réalisées pour le ravitaillement des colonnes. Et, en 1913 passant outre aux objections opposées à tous projets d'installation à Kénitra — objections tirées de la « nature du sol constitué par une couche de sable si profonde et si meuble qu'on regardait comme impossible, ou du moins comme comportant des dépenses excessives, d'y établir des constructions de quelque importance et une voirie » — LYAUTEY décida « d'y avoir, coûte que coûte un port et une ville ». Il ouvrait aussitôt ce havre au commerce, et quelques mois après, organisant le contrôle civil du Gharb, il en plaçait le siège à Kénitra même.

Malgré toutes ces difficultés, les avantages naturels de Kénitra étaient tels qu'en moins de deux ans naquirent la ville et le port qui en signe de reconnaissance ont pris le nom de leur créateur : Port-Lyautey. Les caravanes adoptèrent assez rapidement ce nouvel itinéraire qui leur évitait la traversée du Sebou à Mechra-Bel-Ksiri. Les gros négociants des villes du Nord y envoyèrent des représentants pour leur servir de transitaires. Les Européens, colons, commerçants, entrepreneurs, affluèrent nombreux ; et Port-Lyautey qui, en 1912, selon la propre expression de LYAUTEY « n'était qu'un point dans l'espace » comptait au 1^{er} janvier 1918 : 3.360 habitants dont 1.360 Européens. Il dépasse aujourd'hui 21.000 habitants, et ses larges avenues

(4) *Paroles d'Action*. — Général LYAUTEY. — p. 185

se coupant à angle droit, bordées d'une double rangée de superbes platanes lui donnent déjà l'allure d'une grande ville pleine de vie et d'activité.

Toutefois, pour rendre les services qu'on attendait de lui, le port devait être doté d'aménagements intérieurs et d'un chenal aménagé dans le lit de l'Oued et le reliant à la mer. En 1916, un quai en béton armé de 250 m. de long par des fonds de 4 m. fut donné en adjudication et des dragages exécutés directement par l'Etat furent entrepris en vue de régulariser, de discipliner le Sebou et d'utiliser la force des marées dont l'amplitude de 2 m. 60 à 3 m. à l'embouchure, se fait sentir jusqu'à 90 km. en amont. Les courants de flots et les courants de jusant que la marée détermine — ces derniers courants joints à ceux du fleuve d'un débit de 40 m³ seconde à l'étiage à 4.000 m³ au moment des crues — avaient, à l'état naturel, une action prépondérante entre Port-Lyautey et la mer, sur le chenal dont la position variait sous l'effet de la houle ou des crues du fleuve. Ce chenal qui n'avait à l'entrée que 1 m. 50 de fond sous les plus basses eaux, était coupé par des bancs de sable et par plusieurs seuils rocheux, notamment ceux de l'Abattoir et des Trois Cheminées, dont le plafond au-dessous des plus basses eaux était de 1 m. 70 à 1 m. 80 ce qui empêchait, même à marée haute, les navires d'un tirant d'eau supérieur à 4 m. de remonter jusqu'à Port-Lyautey.

A la suite d'études faites et en accord avec les indications de la commission des ports de 1913 qui préconisait à Méhédia « des travaux d'endiguement en vue d'obtenir un approfondissement de la passe sur la barre », on décida la construction de jetées parallèles endiguant au large, le cours du fleuve jusqu'à des profondeurs naturelles supérieures à celles qu'on voulait avoir dans le chenal. La longueur, le tracé de ces jetées et leur écartement de 500 m. furent étudiés pour faciliter le jeu normal des courants de marée et leur orientation convenable. Tous ces travaux, endiguements, dragages, dérochages des seuils qui s'imposaient impérieusement, nécessitaient un outillage important, des techniciens avertis que le Protectorat pouvait d'autant moins facilement se procurer que nous étions en pleine guerre. Aussi, on décida de concé-

der la construction et l'exploitation du port de Port-Lyautey à une entreprise privée.

Ce port et celui de Rabat furent donc concédés par convention du 27 décembre 1916, intervenue entre le Protectorat et un Consortium comprenant la Cie Générale du Maroc, la Sté Générale d'Entreprises au Maroc et l'Omnium d'Entreprises. Cette convention fut approuvée par dahir Chérifien du 14 janvier 1917. Le consortium concessionnaire constitua une Société anonyme des « Ports Marocains de Méhédia-Kénitra et Rabat-Salé » qui lui est substituée dans les droits et charges.

Le programme à exécuter dans la première partie de la concession comportait comme travaux de construction et d'aménagement, l'ouverture par dragage, tant sur la barre du Sebou que sur les seuils entre Méhédia et Port-Lyautey, d'un chenal d'une largeur de 100 m., ayant son plafond à 3 m. au-dessous des plus basses mers ; la construction, à la traversée de la barre, de jetées nécessaires pour maintenir au chenal la largeur et la profondeur prévues ; l'allongement de 300 m. du quai existant à Port-Lyautey, avec aménagement de terre-pleins et de voies d'accès à l'arrière ; enfin l'établissement de hangars, magasins, ateliers, de feux de balisage, la pose de bouées, balises ; la fourniture et l'installation des engins nécessaires à l'exploitation du port. La concession prévoit, en outre, un programme complémentaire à exécuter ultérieurement, qui comporte l'abaissement des plafonds des chenaux à l'aide de dragages, à 3 m. 80 et ensuite à 4 m. 60 au-dessous des plus basses eaux et l'extension des quais, terre-pleins, voies, hangars, outillage, nécessités par l'exploitation.

La construction des jetées et autres ouvrages d'endiguement et de calibrage du fleuve devait nécessiter des quantités considérables de matériaux qu'on ne pouvait trouver sur place et qui ne pouvaient être amenés que par chemins de fer ; l'entreprise du port dut en premier lieu, relier par voie normale Port-Lyautey à Méhédia, les carrières qu'on se proposait d'utiliser se trouvant sur la voie ferrée Rabat-Port-Lyautey. Aussi les travaux de construction des jetées ne commencèrent-ils qu'au début de 1921. Un pont de 311 m. en béton armé fut construit en 1924 à Port-Lyautey pour relier les deux rives du Sebou.

SECTION II

Physionomie actuelle

Les travaux des jetées à l'embouchure, la construction du chenal entre Mèhédy et Port-Lyautey et l'aménagement intérieur du port ont été poursuivis de pair et d'une façon continue. Actuellement la situation du port est la suivante :

I. — *Les accès maritimes du port*

Les jetées parallèles de l'embouchure commencées, celle du Sud en 1921 et celle du Nord au début de 1925, sont déjà très avancées ; elles atteignent la première le point 1860, la seconde le point 1795. Ces jetées sont construites à l'avancement en blocs naturels provenant des carrières de Sidi-Bou-Knadel et de l'Oued-Akreuch. Les enrochements, après une période de tassement, sont recouverts d'un radier en maçonnerie muni du côté du fleuve d'un parapet de 1 m. 80 de haut. Ces ouvrages ont jusqu'à ce jour très bien résisté aux mauvais temps. Leur construction a permis d'obtenir d'heureux résultats dans la fixation et l'amélioration du chenal dont la profondeur à l'embouchure se tenait, dès 1927 entre 3 et 4 m. au-dessous des plus basses mers. En décembre 1929, au cours d'une forte crue, le seuil de la barre lui-même fut brusquement percé et la profondeur minimum qui était auparavant de 1 m. 70 au-dessous du zéro marin, tomba à 3 m. 50. Depuis lors, le chenal fixé désormais définitivement par les jetées n'a cessé de s'accroître régulièrement et l'accès du Sebou jusqu'à l'anse des Charpentiers est possible actuellement par pleine mer à des bateaux calant de 6 m. 50 à 7 m. Sans la présence des seuils de l'Abattoir et des Trois Cheminées, Port-Lyautey pourrait déjà recevoir des navires d'un tirant d'eau de 6 mètres.

Les dragages et dérochages, les travaux d'endiguements

longitudinaux et de rescindements de certains coudes trop étranglés, en resserrant et en redressant le cours du fleuve, ont favorisé l'approfondissement du chenal et sa fixation. La construction des épis transversaux plongeant au milieu des eaux, et derrière lesquels viennent s'accumuler les graviers et les alluvions charriés par le courant, s'est révélée aussi particulièrement efficace. Un sondage a fait apparaître un colmatage à peu près complet des fonds entre les épis et un abaissement général des côtes qui atteignaient 2 m. 10 en 1930, au droit des épis. Par contre, en amont des épis, les fonds se seraient relevés de 0 m. 50. Cet inconvénient dû, paraît-il à la perturbation apportée dans la propagation des courants de jusant par les derniers épis semble, d'après les techniciens, pouvoir être supprimé en construisant en amont un certain nombre d'épis supplémentaires. L'endiguement des anses, surtout celui de l'anse des Charpentiers, située non loin de Méhédy, poursuivi sur une longueur de 1.500 m. a produit un effet sensible de redressement du jusant. Ces derniers travaux de l'anse des Charpentiers sont considérés comme l'amorce de l'avant-port de Méhédy.

La construction des jetées, épis, digues ont nécessité, jusqu'à fin 1931, la mise en œuvre de 2.000.000 tonnes environ d'enrochements.

L'accès de Port-Lyautey est désormais possible à toute marée pour les navires calant de 4 m. 50 à 5 m. 50, selon le coefficient de la marée. Les navires d'une calaison de 15 pieds y arrivent par toute marée avec leur chargement complet. Une autre manifestation de l'amélioration du chenal réside dans la diminution considérable du nombre de jours de barre impraticable. Ce nombre, qui a atteint 107 jours dans une année et dont la moyenne fut de 81 jours de 1919 à 1929, n'a été que de 64 en 1929, de 43 en 1930 et seulement de 20 en 1931. Il témoigne d'une amélioration remarquable dans les facilités d'accès du Sebou, et l'on peut dire qu'il n'y a plus de période de « barre impraticable ». Il est d'ailleurs à considérer que dans tous les ports maritimes du monde, on compte en hiver un certain nombre de jours où les intempéries arrêtent le travail ; et le rapprochement entre les jours perdus dans ceux-ci et les jours de barre mauvaise conduit à cette

conclusion que les navires fréquentant Port-Lyautey ne perdent pas sensiblement plus de temps que ceux qui opèrent dans les ports côtiers. Le balisage actuel, bien qu'incomplet, rend possible la navigation de nuit, entre l'embouchure du Sebou et Port-Lyautey. Cette navigation, qui se pratique d'ailleurs régulièrement depuis mai 1927, n'a donné lieu à aucun incident et a même sérieusement progressé en 1931, où l'on compte 77 mouvements de navires contre 45 en 1930. En avril 1932, les contre-torpilleurs de l'escadre de Brest n'ont pas hésité à descendre le Sebou en pleine nuit.

Ainsi, l'application au Sebou de la technique d'amélioration des fleuves à marées s'avère comme un nouveau succès éclatant, et confirme l'opinion autorisée de M. Charles LAROCHE, Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées qui considère cette technique comme parfaitement fixée (5).

L'examen de quelques-uns des nombreux résultats obtenus dans les différents pays, grâce à cette technique, va nous permettre de voir ce qu'on peut atteindre des travaux supplémentaires d'amélioration du chenal d'accès prévus pour les ports de Port-Lyautey-Méhédya. La technique d'amélioration des ports sur fleuve à marées, fut envisagée, pour la première fois au XVIII^e siècle, dans certains ports étrangers, notamment à Glasgow sur la Clyde, où en 1770, on se proposait, au moyen d'épis transversaux et d'endiguements longitudinaux, d'obtenir un mouillage de 2 m. 10 aux pleines mers de morte-eau ; or, Glasgow est aujourd'hui un des plus grands ports du monde. La Tyne n'était en 1850 qu'un sinueux torrent côtier, obstrué à son embouchure par la barre, et qu'on passait à gué, à marée basse ; les Anglais ont fait de son modeste estuaire un chenal maritime qui permet aux gros navires de remonter jusqu'à Newcastle, vaste port en eaux profondes, à 20 km. de la mer. En plus de cette cité florissante, s'alignent sur les rives de la Tyne, des faubourgs industriels représentant plus d'un million d'habitants.

En 1840, la Seine ne pouvait recevoir que des navires de 100 à 200 tonneaux d'un tirant d'eau inférieur à 3 m. 30 qui mettaient d'ailleurs, suivant les circonstances atmos-

(5) *Journal de la marine marchande* du 7 octobre 1931, p. 2380.

phériques, de 4 jours à un mois pour remonter jusqu'à Rouen. Les premiers travaux d'endiguements longitudinaux exécutés de 1818 à 1851, permirent à des navires de 5 m. de tirant d'eau, d'atteindre Rouen par marée moyenne de vive-eau ; ceux qui furent exécutés de 1861 à 1868 portèrent le mouillage disponible à 7 m. 50 ; et grâce à une nouvelle amélioration réalisée par des travaux faits dans l'estuaire, par un calibrage plus complet du lit du fleuve, les navires de 9 m. de tirant d'eau accèdent aujourd'hui à Rouen dans les mêmes conditions de marée. En 90 ans, le tirant d'eau des navires accédant au port de Rouen a donc été porté de 3 m. 30 à 9 m., et son trafic est passé de 500.000 t. en 1840 à 10 millions de tonnes en 1930 ; ce qui classe Rouen premier port de France au point de vue du tonnage des marchandises. A noter que cet admirable résultat a pu être obtenu presque uniquement par des calibrages du lit du fleuve au moyen d'endiguements longitudinaux, en domestiquant les forces naturelles dues au jeu des marées et des crues du fleuve.

Le cours de la Loire qui, au XVIII^e siècle, n'était accessible jusqu'à Nantes qu'à des bateaux d'un tirant d'eau de 2 m. 50 a eu son mouillage considérablement amélioré et porté de 6 m. 40 en 1903 à 8 m. par le programme de 1913 (6). Les travaux effectués sur la Garonne de 1850 à 1880 ont permis à Bordeaux de recevoir des navires calant 5 m., plafond qui depuis a été successivement porté à 7 et 8 m. Les résultats atteints sur la Garonne et sur la Gironde sont tels, que le niveau des pleines mers à Bordeaux dépasse actuellement de plus d'un mètre celui de l'embouchure, et que l'on envisage d'y recevoir à l'avenir des navires calant 10 mètres.

Les Allemands passés maîtres dans cet art de calibrage des accès maritimes fluviaux, n'ont pas hésité à entreprendre la « construction » de leurs fleuves ; ce qui leur a permis d'abord, d'attirer à eux la navigation atlantique autrefois localisée dans l'Europe Occidentale et de la faire pénétrer très loin à l'intérieur. Sur le cours de l'Elbe, les navires se rendant à Hambourg ne trouvaient en 1845, sur certains points, en haute-marée moyenne que 4 m. 30 d'eau (7). Dès 1907, ce port situé à 125 km. de la mer recevait des bateaux

(6) *Journal de la Marine marchande* du 8 octobre 1931.

(7) P. C. COLSON. — Cours d'économie politique professé à l'école nationale des Ponts et Chaussées. — Livre 6^e, p. 87.

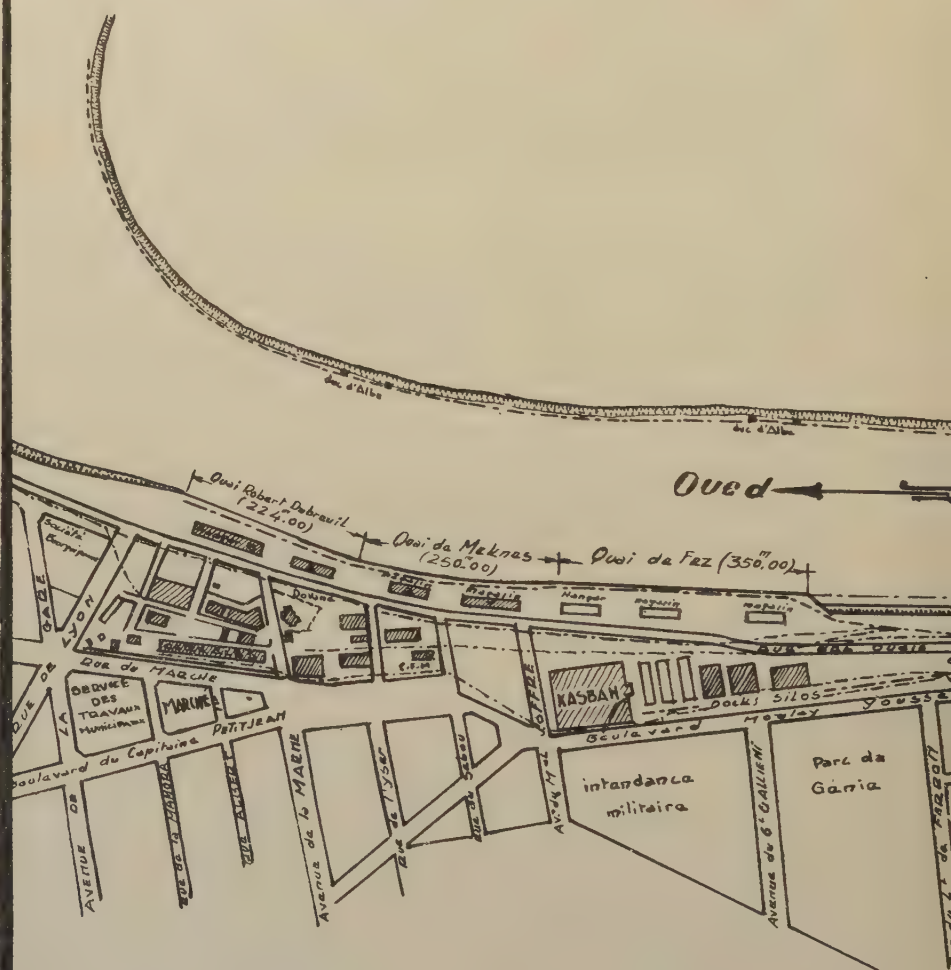
calant 7 m. 50, concentrait 44 % du trafic maritime de l'Allemagne, et en 1912 il manipulait 25.458.000 tonnes de marchandises. Le plafond des tirants d'eau est actuellement de 9 m. et doit être porté sous peu à 10 m. Inutile de rappeler que Hambourg est le premier port du continent européen.

Il apparaît comme évident que le défaut souvent reproché, aux ports de rivières, d'avoir leurs accès encombrés, ne saurait constituer un obstacle sérieux à la création d'un grand port. C'est un encouragement de plus pour activer, à Port-Lyautey, la réalisation du programme de travaux supplémentaires, programme qui consiste surtout dans le dérochage des seuils, la rectification du cours du fleuve par des rescindements de pointes et de coudes (de l'Omnium, de l'Oued-Bergel, des Trois-Palmiers et celui de Port-Lyautey face à l'embouchure du Fouarat), l'endiguement de certaines anses (Mimi, Nandille et des Barcassiers), le dragage du banc rocheux de Méhédya pour permettre l'accès des navires à grand tirant d'eau, de 7 m. 50 au moins, jusqu'à l'anse des Charpentiers où est amorcée la construction d'un quai de 500 m. destiné à l'avant-port. L'allongement des jetées d'embouchure de 300 m., en cours de réalisation, supprimera définitivement la barre. Vers 1934 leur longueur atteindra 2.000 m., et l'entrée du Sebou qui se trouvera par des fonds de 10 m., n'offrira pas plus de difficultés que celle de la Seine, de la Tamise ou de l'Escaut.

II. — *Aménagements intérieurs et outillage du port.*

La question des aménagements intérieurs et de l'outillage du port est, comme celle des accès maritimes, d'une importance primordiale, car, nous l'avons déjà exposé, les navires représentent toujours un capital important, parfois considérable qui ne produit qu'en marchant. Il convient donc qu'ils puissent effectuer leurs opérations d'embarquement, de débarquement et de ravitaillement dans le minimum de temps. Ici, la réalisation de ce programme a marché à peu près de pair avec les travaux d'amélioration du chenal d'accès ; et Port-Lyautey a pu faire face, en plus de son trafic normal, à celui qui résultait d'importantes opérations de ravitaillement au moment des affaires du Rif et du Moyen Atlas.

réduction de la carte



1/2.000^a_____





Pont-Lyautey : Vue générale.

Aménagements intérieurs. — Il dispose de : Un quai de 774 m. de long en béton armé accostable aux navires d'un tirant d'eau de 6 m. ; les derniers 300 m. de quai, construits sur pieux en ciment armé viennent d'être mis en service. Cet ouvrage affecté au trafic général peut recevoir à la fois 9 navires d'une longueur de 80 à 110 m. Un quai à charbon de 200 m. qui va être renforcé et allongé sur une longueur de 120 m. et muni d'un outillage perfectionné destiné à la manutention du charbon. De plus, des postes d'amarrage en rivière permettent le chargement et le déchargement des navires à l'aide d'allèges et de barcas-ses. Mais la presque totalité des opérations se fait à quai.

En arrière des quais, sur une profondeur variant de 50 à 100 m., s'étendent des terre-pleins dont la superficie totale est de 100.000 m². Les magasins et les hangars qui sont installés sur ces terre-pleins, couvrent 10.000 m² auxquels vont s'ajouter 3 magasins et hangars sur les terre-pleins du nouveau quai. Le tout est desservi par des voies ferrées normales, des voies de 0 m. 60 et des routes empierrées qui assurent l'évacuation rapide des marchandises. La gare de triage projetée permettra dans un avenir prochain, espérons-le, le dégagement plus rapide encore des quais et la constitution de trains complets à destination de l'arrière-pays.

Les engins de levage et de manutention comprennent , 6 grues à portique de 3 tonnes, 9 grues électriques à relevage de flèche et à translation sur portique enjambant 2 voies et d'une force de 3 à 6 tonnes, 2 trémies de 25 t. sur portique enjambant 2 voies, 1 trémie de 12 t. sur portique enjambant une voie, 4 trains Coder comprenant chacun un tracteur Fordson et 3 remorques Coder à 2 roues, 1 camion grue électrique de 5 tonnes. Ce matériel de levage et de manutention permet de faire face à un trafic annuel de 700 à 800.000 t. sans faire un emploi abusif des porteurs indigènes, qu'on trouve facilement à l'heure actuelle, mais qui peuvent, la crise terminée, se faire plus rares et se montrer plus exigeants.

Le matériel naval du port se compose de : 1 remorqueur de 300 HP, 2 de 180 HP, 1 de 120 HP, 1 de 80 HP et 1 de

60 HP ; 2 barcasses de 10 t. ; 1 chaland à moteur de 180 t. ; 1 derrick de 15 tonnes ; 2 pontons mâtures, l'un de 22 tonnes, l'autre de 50 tonnes — celui-ci avec portée de flèche de 10 m. 50, hauteur sous-crochet de 18 m. 50, permet de faire face aux opérations d'embarquement et de débarquement des colis lourds — ; 2 chalands de 200 m³ destinés aux travaux de dérochage et une citerne à coque métallique de 25 m³.

Outillage spécial. — La Direction du port n'ignore pas que c'est surtout en assurant mécaniquement les différentes manipulations, qu'on arrive à libérer les bateaux dans un minimum de temps. Ainsi, en plus de l'outillage mécanique qui, affecté aux charbons, consiste surtout en grues munies de bennes preneuses, elle a fait construire des silos portuaires situés en arrière du quai à marchandises diverses, mis en service au début de 1933. Ces silos en ciment armé, d'une contenance de 60.000 qx sont destinés uniquement à l'embarquement des céréales en vrac, opération qui pourra avoir lieu à une cadence de 200 t. à l'heure. Bien desservi par des routes et voies ferrées les docks-silos seront alimentés soit directement, soit par des envoies des silos de stockage de Meknès et de Fès devant contenir ensemble plus de 300.000 qx. Comme à Casablanca, toutes les opérations de manipulation et de nettoyage s'effectueront mécaniquement. La Société des Docks-Silos coopératifs de Rabat-Port-Lyautey et du Gharb qui vient d'inaugurer un magasin à céréales d'une capacité de 40.000 qx et une station de nettoyage et de triage de grains, édifie, accolés aux silos de la Société du port, des docks-silos de 60.000 qx dont la construction doit être terminée au printemps. La contenance des docks-silos portuaires va être ainsi portée à 120.000 qx. Grâce à eux, les navires seront désormais assurés de trouver à Port-Lyautey en tout temps, un fret de retour, ce qui ne manquera pas d'avoir une heureuse répercussion sur le trafic du port.

En amont des quais à charbon et pour l'accostage des bateaux pétroliers d'importants appointements ont été aménagés et munis de pipe-lines qui relient les postes de déchargement aux réservoirs de la Shell, de la Vacuum Oil Cy et autres Sociétés de carburants situées sur un terre-



PORT-LYAUTEY : Les docks-silo portuaires.

plein de 35.000 m² spécialement affecté au trafic des hydrocarbures. Toutes les opérations s'effectuent mécaniquement par refoulement. Un nouvel appontement est actuellement en construction à côté des autres ; et un lotissement destiné également aux Sociétés des carburants est en cours d'aménagement à Méhédya, en arrière de l'emplacement des quais de l'avant-port, où accosteront les grands pétroliers. Le trafic des hydrocarbures augmente chaque année et de 1929 à 1930 il a progressé de 56 %. Cela tient à ce que Port-Lyautey doit faire face aux besoins du Nord du Maroc qui comprend des régions où la motorisation est très développée et à ceux du Moyen Atlas, des territoires de Midelt et de Bou-Denib où les transports se font uniquement à l'aide de camions, en l'absence de chemin de fer à voie normale.

Les navires peuvent facilement se ravitailler à Port-Lyautey en vivres, charbon, hydro-carbures et en eau douce aux prises spéciales des quais ou à l'aide du bateau citerne.

Bassins de radoub, cale sèche et dock flottant. — Mais il ne suffit pas aujourd'hui aux navires et aux cargos de



MEHEDYA : L'entrée du Sebou.

pouvoir entrer et évoluer dans un port et d'y effectuer rapidement leurs opérations et leur ravitaillement ; il faut encore qu'ils soient assurés d'y trouver tous les services essentiels à leur activité, notamment des installations de réparations nécessaires à leur caractéristique nautique.

Les ateliers du port disposent bien d'un outillage suffisant pour assurer les réparations courantes et certains travaux d'une grande importance ont pu y être exécutés. Mais ces ateliers ne seront bientôt plus en rapport avec le mouvement maritime de Port-Lyautey, et il serait temps d'envisager la réalisation prochaine de cales sèches ou dock flottant dont les dimensions devront être fixées bien plus en fonction des besoins à venir que des besoins actuels et qu'il y aurait grand intérêt, semble-t-il, à placer à Méhédya.

III. — *L'avant-port de Méhédya*

Pour compléter les installations du port intérieur de Port-Lyautey et faire face à tous les besoins immédiats d'un trafic grandissant, on a décidé d'aménager à Méhédya, près de l'embouchure du Sebou un avant-port accessible aux navires de 7 m. 50 de tirant d'eau.

Les quais fondés sur piles-caissons foncées à l'air comprimé, seront situés dans l'anse des Charpentiers. On travaille actuellement à la dique qui, en fermant cette anse, aura à la fois pour résultat de régulariser le chenal de navigation et de créer 8 ha de terre-pleins. La Société des Ports de Port-Lyautey-Méhédya estime, à juste titre, que la première tranche de quais, prévue primitivement pour 120 m., doit être portée à 240 m. dans le moindre délai.

L'avant-port de Méhédya sera plus spécialement affecté aux trafics pétrolier, charbonnier et minier, et utilisé pour alléger certains navires avant leur remontée à Port-Lyautey. Il pourra aussi être touché par de plus gros navires qui viendront y chercher un complément de fret (fruits et primeurs, par exemple) et y débarquer des marchandises pressées ou périssables, même des voyageurs. Son équipement devra être réalisé en conséquence : grues à bennes preneuses pour le charbon, pipe-lines pour le déchargement des pétroles et bitumes, grues électriques ordinaires pour les marchandises diverses, réseau de voies

ferrées, terre-pleins pour les charbons, magasins pour les marchandises et terrains pour les installations pétrolières. La Société des ports a déjà été saisie de nombreuses et intéressantes demandes de location de terrains pour le lotissement pétrolier.

L'exploitation du port. — L'exploitation du port, comme sa construction, a été concédée à la Société des Ports Marocains de Mèhédya-Kénitra — Rabat-Salé qui assure l'aconage et tous les autres services et la réalisation ou la construction de tout le matériel. A cet effet, après emploi du capital-action, elle se procure les sommes qui lui sont nécessaires par l'émission d'obligations garanties par le Protectorat. Les déficits d'exploitation portés au débit du compte de premier établissement jusqu'au 31 décembre 1931, seront ensuite, en totalité ou en partie, à la charge du concessionnaire et du Protectorat suivant certaines modalités. Les bénéfices de l'exploitation seront partagés entre le concessionnaire et le Gouvernement Chérifien, la part de ce dernier pouvant varier de 1/4 à 3/4. La concession qui a effet du 1^{er} mai 1917 prendra fin le 31 décembre 1980.

Ce système de la concession des ports tel qu'il a été conçu ici, tout en réservant à l'Etat le contrôle et une participation dans les bénéfices, a permis de confier la direction effective de la construction et de l'exploitation de ces ports à une seule autorité décentralisée et autonome, partant, tout à fait à même d'appliquer à leur gestion le mécanisme dirigeant des grandes entreprises industrielles et commerciales. La tenue d'une comptabilité distincte par port, permet à la Société concessionnaire de se rendre compte facilement du rendement financier de chacun d'eux et de voir sur quels points : outillage, ouvrages fixes du port ou voies d'accès maritimes, il convient de porter l'effort d'extension ou d'amélioration. Ce système de la concession offre encore le précieux avantage de soulager singulièrement les finances du Protectorat et de ménager son crédit public, les émissions d'emprunt étant faites par la Société elle-même, ce qui est appréciable pour un pays neuf qui doit pourvoir entièrement à son équipement économique.

En se plaçant seulement au point de vue technique, on

peut dire que les objections soulevées au début n'étaient nullement insurmontables. La suppression de la barre, le calibrage du fleuve n'auront pas présenté plus de difficultés qu'ailleurs ; et celles-ci résolues, le système portuaire Port-Lyautey-Méhédya bénéficiera de tous les avantages inhérents aux ports de rivière. Ces avantages consistent entre autres dans une sécurité relativement plus grande que dans les ports maritimes, et surtout dans la facilité des aménagements intérieurs et des extensions futures.

Dans le port fluvial la sécurité est complète par tout temps, tandis que dans les ports côtiers construits avec emprise sur les mers à marées, le ressac gêne souvent les opérations et la solidité des ouvrages de protection reste soumise à de dures épreuves. La grande jetée de Casablanca a été parfois assez endommagée par les raz-de-marée ; la jetée-abri du port d'Alger, situé cependant sur une mer fermée et sans marées, a été éprouvée à plusieurs reprises et vient de subir récemment, ainsi que les navires abrités dans le port, des dégâts très importants. Mais ce qui fait réellement, au point de vue nautique, la supériorité du port de rivière sur le port côtier, c'est qu'il dispose normalement d'une surface d'eau très étendue, qui pour le port côtier, doit être réalisée à grands frais par emprise sur l'Océan ou par creusements dispendieux précédés d'expropriations coûteuses. C'est ensuite la possibilité d'étendre facilement les ouvrages fixes du port : bassins, cales sèches, quais et terre-pleins, etc..., qui exigent des superficies de plus en plus vastes. La largeur des terre-pleins nécessaires pour éviter les causes de désordres, d'avaries, les entassements de marchandises et les retards de toutes sortes est évaluée entre 70 et 120 m. par G. HERSENT (8) et entre 75 et 150 par M. BÉNÉZIT (9).

Sous ce rapport, Port-Lyautey est d'autant plus favorisé, qu'avant sa création, les terrains n'ayant qu'une très faible valeur, leur réalisation a été des plus faciles, et les ouvrages du port pourront s'étendre sans difficultés le long des rives du Sebou.

De plus, la construction des ports fluviaux, malgré les travaux d'amélioration et d'entretien des accès maritimes,

(8) G. HERSENT. — *L'outillage maritime des ports français*, p. 83.

(9) Cours Bénézit, édité par l'école spéciale des Travaux publics, p. 247.

est loin d'être aussi coûteuse que celle des ports côtiers gagnés sur les mers à marées. Par exemple de 1814 à 1910, il n'a été dépensé que 18 millions de francs-or pour le port de Nantes et 50.243.000 frs, soit 251 millions de francs dévalorisés, pour celui de Rouen (10), premier port de France, alors que durant cette même période, les dépenses effectuées en francs-or dans les principaux ports français s'élèvent à 216.054.768 frs pour le Havre, 137.868.604 frs pour Dunkerque et 120.969.604 frs pour Marseille.

Nous allons au cours de l'étude des différentes fonctions commerciale, régionale et industrielle de ce port examiner l'évolution de son mouvement maritime et commercial et les possibilités d'avenir qui découlent à la fois de sa situation géographique et de la richesse active et latente de son immense hinterland naturel.



(10) G. HERSENT. — *L'outillage maritime des ports français*, p. 34.

CHAPITRE DEUXIEME

La Fonction Commerciale

SECTION I

Généralités sur la Fonction Commerciale des Ports Fluviaux

Les ports de vitesse, à fonction commerciale prédominante, s'intallent de préférence, il faut le reconnaître, dans les baies en eaux profondes, « aux avancées de territoires », survivance du principe d'isolement des anciens ports. Mais les exemples de Londres, de Liverpool et de Hambourg, entre autres, montrent que sa situation sur un estuaire ne saurait constituer, pour un port, un obstacle sérieux au développement de sa fonction commerciale et l'empêcher de devenir un lieu de transaction ou d'entrepôt de marchandises devant reprendre la mer pour atteindre leur destination définitive. Grâce à la technique d'amélioration ou de construction des voies d'accès et surtout grâce à la création d'avant-ports, les ports fluviaux peuvent actuellement être rendus accessibles aux plus grands navires de voyageurs ou de marchandises, tout en conservant leurs avantages de ports maritimes intérieurs, avantages particulièrement appréciables pour les marchandises pondéreuses sur le transport desquelles ils rendent possibles des économies sérieuses.

Aussi, nos ports intérieurs français ont tous, à des degrés différents, tendance à « essaimer » vers la mer. Cette tendance est surtout facile à constater entre Bordeaux et l'embouchure de la Gironde où s'échelonnent les installations annexes du grand port : Queyries, Bassens, Grattequina,

Bec d'Ambès, Blaye, Pauillac et Le Verdon où la construction d'un môle d'accostage fondé par des profondeurs de 15 m. à basse-mer, comportant des engins de levage et de manutention, des voies ferrées et des routes, permettra aux plus grands paquebots de débarquer très rapidement marchandises et voyageurs pressés d'arriver à destination, que des trains électriques conduiront à Bordeaux en moins d'une heure (1).

Selon G. HERSENT, on peut « prévoir le temps où la plupart des points d'eau favorables entre les ports intérieurs anciens et la mer seront utilisés par des installations d'accostage et de débarquement. C'est l'estuaire tout entier qui deviendrait ainsi une sorte de vaste établissement maritime entraînant une conjugaison étroite, et pour ainsi dire continue, entre les ports extérieurs et intérieurs » (2). Grâce à ce système portuaire, l'établissement maritime pourra profiter, à la fois, de tous les avantages du port côtier avancé qui lui procure le fret des voyageurs et des marchandises riches attirés par l'avant-port et de ceux du port intérieur fluvial où abondent les marchandises les plus variées, mais en général, plus pondéreuses, qu'on trouve en moindre quantité dans le port côtier. De sorte que les navires sont assurés de trouver dans ces ports le tonnage qui leur est nécessaire pour un chargement complet ou à titre de complément de fret ; et ils n'hésitent pas à s'y arrêter de préférence, voire même à s'y ravitailler et y entreposer les marchandises devant changer de ligne maritime. C'est en cela que les ports intérieurs qui, au début, sont des ports à fonction uniquement régionale, plus tard industrielle, finissent par avoir une fonction commerciale parfois très importante.

Nous allons examiner dans quelle limite les éléments que réunit Port-Lyautey, nous paraissent militer en faveur du développement de sa fonction commerciale.

(1) Rapport du Directeur du port de Bordeaux, p. 7.

(2) G. HERSENT. — *La mise au point de l'outillage maritime français*, p. 79.

SECTION II

Situation Géographique - Relations Maritimes et Mouvement de la Navigation du Port

I. — SITUATION GÉOGRAPHIQUE.

L'inconvénient qui résulte pour Port-Lyautey d'être à 17 km. de la mer, disparaîtra bientôt par suite de l'amélioration des accès maritimes et surtout de la construction de son avant-port de Mèhédyà, où des quais aménagés par des fonds de 8 à 9 m. permettront aux grand cargos et aux navires d'accoster et d'effectuer rapidement leurs opérations d'embarquement et de débarquement. En outre, des stocks de charbon, de carburants liquides et de mazout y seront entretenus par le port et surtout par les Sociétés privées importatrices qui, devançant l'Administration du Protectorat, parfois lente à s'émouvoir, préparent leur installation sur un lotissement en cours d'aménagement. Le système portuaire Port-Lyautey - Mèhédyà ainsi constitué pourra, toutes proportions gardées, profiter des mêmes avantages que ceux qui sont inhérents aux ports conjugués des vieux pays. Par son avant-port de Mèhédyà, il se trouvera au même titre que Casablanca sur l'itinéraire des lignes de Dakar, de l'Afrique Occidentale Française et de l'Afrique du Sud, et non éloigné de celui de l'Amérique du Sud. Il pourra espérer attirer à lui quelques-uns des navires desservant ces lignes, soit pour s'y ravitailler, soit pour y compléter leur chargement.

Sa situation sur la côte atlantique, à 130 km au Nord de Casablanca, à 200 km. environ au Sud du Cap Spartel, lui vaut d'être le port de la zone française le plus rapproché du détroit de Gibraltar, l'un des principaux carrefours de routes maritimes du monde entier. Cet avantage peut se révéler éminemment favorable au développement de son trafic en général, et à sa qualité de port de relâche en parti-

culier. Certains navires croisant à Gibraltar pourront être amenés à fréquenter Port-Lyautey en raison de sa proximité relative du détroit pour y prendre un complément de fret, ainsi que cela a lieu pour les ports atlantiques français où les navires étrangers — surtout ceux de l'Europe septentrionale — devant toucher des ports lointains, viennent souvent terminer leur chargement. Les terrains disponibles et bon marché favoriseront, en outre, plus que partout ailleurs, la réalisation d'espaces nécessaires aux entrepôts.

Port-Lyautey, au débouché d'une des régions les plus riches du Maroc et se prêtant le mieux au peuplement européen, paraît tout indiqué pour devenir la grande place de commerce du Nord. Déjà, sa laborieuse population, essentiellement française, compte des courtiers, des commissionnaires, des transitaires et d'éminents hommes d'affaires opérant pour leur propre compte ou pour les nombreuses Sociétés commerciales et industrielles qui y sont installées. Leur action se fait sentir dans tout le Nord du Maroc, jusqu'à Taza, Khénifra, Midelt et Bou-Denib dans les confins. C'est déjà un important marché de céréales dont les cours enregistrés au jour le jour par l'Association des Courtiers servent de base aux transactions commerciales dans tout l'hinterland. Le système de warrantage pratiqué sur les céréales par les docks-silos coopératifs permet la mobilisation de sommes importantes. Cette mesure étendue aux autres produits d'exportation, ainsi que la création d'une bourse de commerce, constituerait un stimulant sérieux. D'ailleurs, d'après DE ROUSIERS, tout lieu qui est le théâtre de grands mouvements de transports, tend à devenir une place de négoce, un grand marché. Or, nul ne contestera, étant donné la rapidité de l'accroissement de son mouvement commercial, que cette ville ne soit en voie de devenir le point de jonction d'importants transports maritimes et terrestres. En définitive, il ne paraît pas excessif d'admettre que dans un avenir assez rapproché, Port-Lyautey jouera dans le Nord du Maroc au point de vue commercial, un rôle à peu près analogue à celui de Casablanca dans le centre. Mais la fonction commerciale dépend autant, sinon davantage du trafic maritime et commercial du port que de sa situation géographique et de la valeur de la place de

commerce dont il est le siège ; ce qui nous amène à examiner les relations maritimes de Port-Lyautey, le mouvement de sa navigation et son mouvement commercial.

II. — RELATIONS MARITIMES.

Compagnies qui assurent un service régulier :

a) *Compagnies françaises :*

1° Ligne Bordeaux - Casablanca - Port-Lyautey - Larache - Fédhala - Mazagan : La Cie Générale Transatlantique, un service mensuel de cargos ;

2° Ligne Marseille - Port-Lyautey - Rabat - Casablanca - Mazagan - Safi - Mogador - Canaries - Sénégal : La Cie Paquet, un service mensuel de cargos ;

3° Ligne La Pallice - Casablanca - Port-Lyautey et retour : La Sté des cargos bretons, un service mensuel de cargos ;

4° Ligne Dunkerque - Boulogne - Casablanca - Mazagan - Safi - Rabat - Port-Lyautey : la Sté de Gérance et d'Armement, 5 départs par mois ;

5° Ligne Rouen - Le Havre - Nantes et Port-Lyautey : La Sté Nantaise de Navigation, 6 départs par mois ;

6° Ligne Oran - Tanger - Casablanca - Port-Lyautey - Ceuta - Mèlilla : la Cie Mazella, une service bi-mensuel de cargos mixtes.

b) *Compagnies étrangères :*

1° Ligne Hambourg-Portugal-Casablanca et retour : La Cie Oldenburg Portuguesche Dempsichrhdirai (Allemande), 4 départs de cargos par mois ;

2° Ligne Londres-Gibraltar-Tanger-Larache-Ports de la zone française-Gibraltar-Londres : La Cie J. Power Steamship et Cie Ltd (Anglaise) un service mensuel de cargos ;

La Vacuum Oil Compagny, un service mensuel ou bi-mensuel.

SERVICES IRRÉGULIERS DE CARGOS

a) *Compagnies françaises :*

1° Ligne Nantes-Bordeaux-Port-Lyautey-Fédhala-Casablanca-Mazagan : La Cie Générale Transatlantique ;

2° Ligne Marseille-Tanger-Casablanca-Mazagan-Safi-Mogador-Rabat-Port-Lyautey — touchant également Valencia-Malaga-Barcelone) : La Cie Paquet ;

3° Ligne Oran-Ceuta-Méllilla-Tanger-Port-Lyautey-Rabat-Casablanca et retour : la Cie Mazella ;

4° Ligne Boulogne-Casablanca-Rabat-Port-Lyautey : Mory et Cie ;

5° Ligne Oran-Port-Lyautey et ports du Maroc : La Cie Orano-Chérifienne ;

6° Ligne Port-Lyautey-Ports de Roumanie : La Cie Marocaine des Carburants.

b) *Compagnies étrangères :*

1° Ligne Hambourg-Ports d'Espagne-Casablanca et retour : Cie Libératriestina (Italienne) cargos ;

2° Ligne Gênes-Alger-Casablanca-Canaries-Dakar et retour : Cie Roma de Gênes (Italienne) cargos ;

3° Ligne Goteborg-Sundwall-Gêfle-Ports du Maroc-Suède : Cie Lloydsvenska (Suédoise) cargos ;

4° Ligne Fédhala-Port-Lyautey : La Schell.

Les compagnies Bland Line (Anglaise), Hansen (Danoise) assurent deux services par mois.

En plus de ces différents services réguliers et irréguliers, 124 navires jaugeant (jauge nette) 83.000 tonneaux affrétés par divers particuliers ont débarqué ou embarqué à Port-Lyautey 101.000 t. de marchandises en 1931.

Presque toutes les compagnies qui desservent le Maroc ont installé des agences à Port-Lyautey où y sont représentées.

III. — MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

En 1913, le port de Port-Lyautey, aux accès fermés par une barre infranchissable pendant plus de 100 jours par an et encombrés de bancs rocheux, débute avec un tonnage bien modeste de 43 bateaux jaugeant 15.218 tonneaux. Dès 1915, il est déjà fréquenté par 249 cargos représentant une jauge nette de 66.517 tonneaux. Mais la jauge nette moyenne des navires fréquentant ce port reste très faible,

Mouvement de la navigation de 1919 à 1931. — Navires entrés par pavillon

Tonnage de jauge nette

Années	Français		Anglais		Allemands		Espagnols		Divers		Totaux	
	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux
1919											330	39 946
1920											303	77 483
1921											407	147 674
1922											318	144 911
1923	145	73 867	14	3 164	»	»	64	7 438	67	35 619	290	119 808
1924	142	82 689	14	6 947	»	»	45	5 837	54	29 600	255	125 073
1925	177	117 200	18	4 898	»	»	35	5 767	64	41 920	294	169 370
1926	139	103 980	21	8 329	»	»	35	6 323	65	37 264	280	135 896
1927	143	105 240	21	9 180	1	827	23	3 815	58	31 162	246	150 224
1928	168	126 716	27	11 222	23	28 818	14	4 141	74	37 987	306	205 884
1929	198	142 886	24	7 253	23	27 443	40	4 650	125	71 766	380	231 000
1930	184	145 369	30	17 638	42	44 599	8	4 896	138	91 798	402	301 000
1931	219	202 426	18	7 160	51	60 986	7	3 566	133	97 743	448	371 821

190 tonnes environ, et ne commencera à croître qu'à partir de 1919. Durant les années de guerre 1916-17-18, le mouvement maritime retombe aux environs de 30.000 tonnes. L'année 1919, avec 300 navires jaugeant 60.000 tonnes, soit une progression de 140 % sur l'année précédente, ouvre le début d'une ère d'accroissement qui va se poursuivre désormais plus lentement, mais d'une façon pour ainsi dire continue, ainsi que le montre le tableau ci-après :

Il convient de noter qu'à partir du moment où les travaux d'amélioration du fleuve se développent, le tonnage moyen des navires fréquentant Port-Lyautey se relève progressivement. L'augmentation de ce tonnage est particulièrement sensible à partir de 1926 ; de 1926 à 1928 il passe de 570 tonnes à 688 et en 1931 il est de 785. Quant au mouvement maritime de 1927 à 1930, il a plus que doublé ; et l'année 1931, malgré la crise mondiale, avec un accroissement de 20 % sur le nombre des bateaux et de 22 % sur le tonnage, marque un record unique dans les annales des ports du Maroc. En définitive, grâce aux améliorations apportées aux voies d'accès et aux aménagements intérieurs du port, son mouvement maritime est passé de 15.218 tx en 1913 à 372.000 tx en 1931, ce qui donne aux entrées et sorties un tonnage utile de 744.000 tx.

Au sujet de sa répartition par pavillon, il résulte du tableau ci-dessus que le pavillon français, non seulement occupe de beaucoup le premier rang, mais représente plus de la moitié du tonnage ; 67 % en 1927, 60 % en 1928, 56 % en 1929 et 54 % en 1931. Le pavillon anglais est en progression à peu près continue depuis 1924, mais ne représente encore en 1930 que 5,88 %. Celui de l'Espagne, au contraire, qui débute en 1923 avec 7.158 tx, soit 5,88 %, n'est plus en 1931 que de 3.566 tx. Le pavillon allemand, apparu pour la première fois à Port-Lyautey en 1927 avec un navire de 827 tx, croît très rapidement et figure dans les statistiques de 1931 avec 51 bateaux jaugeant 60.956 tx, soit 16,44 %. Le tonnage des divers, représenté surtout par des navires assurant des services irréguliers, à peu près stationnaire jusqu'en 1928, a plus que triplé depuis cette date et atteint 30,54 % en 1930. Par opposition à ce qui a lieu pour les ports du Sud, ici, la démarcation entre le cabotage et le mouvement en droiture est nettement en

faveur de ce dernier qui, d'après les statistiques de 1929, représente, avec ses 170.000 tx 67 %, et le cabotage seulement 33 % du mouvement maritime du port. C'est l'indice que la plupart des produits qu'il importe lui parviennent directement.

SECTION III

Mouvement Commercial

Si le tonnage des navires, d'après M. G. HERSENT, est symptomatique de l'intensité du mouvement maritime, le tonnage des produits manipulés est beaucoup plus significatif de l'activité réelle des ports dans leur fonction essentielle qui est de transborder les marchandises du navire au véhicule terrestre ou fluvial et inversement (3).

Mouvement commercial de Port-Lyautey de 1913 à 1931

Années	Navires ayant touché le port		Importations	Exportations	Totaux
	Nombre	Jauge nette	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1913	43	16.512	5.891	7	5.898
1914	146	65.218	19.244	475	19.719
1915	249	66.517	23.252	3.592	26.844
1916	171	32.576	19.483	1.887	21.370
1917	170	31.140	18.128	15.146	33.324
1918	613	25.520	29.497	22.201	51.698
1919	300	59.946	57.870	12.098	69.968
1920	303	77.183	87.179	5.499	92.678
1921	407	147.674	145.410	14.854	160.264
1922	318	141.901	123.579	23.330	146.909
1923	290	119.808	100.359	22.895	123.254
1924	255	125.073	111.423	45.402	156.825
1925	294	169.570	172.870	31.687	204.497
1926	280	155.897	153.466	38.412	191.878
1927	246	150.224	129.000	62.000	191.000
1928	306	205.884	149.246	66.973	216.219
1929	380	251.000	197.800	78.800	276.600
1930	402	301.000	215.930	49.100	265.030
1931	448	371.821	289.062	93.850	382.912

(3) G. HERSENT. — *L'outillage maritime des ports français*, p. 52.

Le tableau ci-dessus montre que dans son ensemble, le mouvement commercial du port a suivi depuis 1914 une progression régulière, assez lente pendant la guerre, beaucoup plus accentuée depuis 1919. Cette progression est à peu près analogue à celle du mouvement maritime. L'année 1920 fait apparaître un accroissement de 48 % sur la précédente et marque une date mémorable dans les annales de Port-Lyautey. Ce port conquiert avec ses 92.700 t. dont 58.800 aux importations, le deuxième rang parmi les ports de la zone française, place qu'il n'a cessé d'occuper depuis. 1921 avec 160.264 t. dont 145.400 aux importations marque un accroissement annuel de 73 % qui n'a été atteint par aucun autre port du Maroc, pas même par Casablanca. Au cours des années de crise 1922-23, un léger fléchissement se produit, mais il est de courte durée et ne dépasse pas 15 %. Dès 1925, l'ensemble du tonnage atteint 204.497 t. et 276.600 t. en 1929, dont 78.800 pour les exportations. 1930, année de crise, ne provoque qu'un faible fléchissement dû à la diminution des exportations, la récolte de céréales ayant été très endommagée par les acridiens ; les importations continuent à progresser de 20 % sur l'année précédente. En 1931, malgré la situation économique mondiale, et alors que tous les autres ports du Maroc, y compris Casablanca, sont en régression très marquée, Port-Lyautey enregistre sur 1930 un accroissement de 45 % et approche 400.000 t. Son tonnage représente 14,5 % du mouvement commercial des ports du Maroc.

En dehors de son développement rapide, Port-Lyautey se distingue encore par la prédominance des importations, caractéristique que l'on constate dans tous les ports du Nord, ce qui les oppose à ceux du Sud où au contraire les exportations l'emportent généralement. A Port-Lyautey le tonnage des entrées dépasse toujours de beaucoup celui des sorties et a atteint parfois plus de 90 % du trafic total. En 1931, ce port a reçu 27 % des importations maritimes du Maroc français. Ce phénomène s'explique surtout par la présence dans le Nord de villes importantes, plus évoluées que celles du Sud et où se concentre la population européenne, et par un développement plus grand de la colonisation. Les exportations restées pendant longtemps

stationnaires, oscillant entre 12.000 et 30.000 t., fournissent depuis quelques années, grâce à la mise en valeur des terres, un fret de plus en plus abondant : 62.000 t. en 1927. 78.800 t. en 1929 et 96.000 t. en 1931.

La répartition du trafic commercial de ce port entre les principales puissances est tout à l'honneur de la France, et cela, qu'on considère le poids ou la valeur des marchandises manipulées. En 1929, 68 % du tonnage de Port-Lyautey vient de la Métropole ou y est dirigé et sa valeur représente 78 % du mouvement commercial de ce port (219.790.000 frs). Le reste se répartit de la façon suivante : Etats-Unis 5 %, Belgique 4,01 %, Angleterre 3,5 %, Allemagne 1,9 %, Espagne 1,8 %, Italie 0,71 %, autres pays 5,23 %.

Le tonnage des marchandises expédiées par cabotage ou qui reprennent la mer pour atteindre leur destination définitive est relativement faible. En 1930, Port-Lyautey a expédié par cabotage sur le Sud, Safi, Agadir principalement, 7.016 t, comprenant presque entotalité des céréales. En outre, une bonne partie des 50.000 t. de houille qu'il reçoit annuellement, sert au ravitaillement des navires fréquentant le port et se rattache par conséquent à sa fonction commerciale. Mais il n'en demeure pas moins évident que la plus grande partie du trafic de Port-Lyautey dépend de la fonction réginoale qui est ici, comme dans tous les ports marocains nettement prédominante.

En résumé, l'évolution extrêmement rapide des trafics maritime et commercial qui augmentent en pleine crise mondiale, le premier de 20 % et le deuxième de 45 % en une année, démontre à la fois, la valeur de la situation géographique de Port-Lyautey et l'amélioration de ses voies d'accès et de ses aménagements intérieurs. Ces augmentations de trafic se rattachent surtout à la fonction régionale, mais permettent d'escompter une heureuse répercussion sur la fonction commerciale elle-même. DE ROUSIERS estime, en effet, que si cette dernière fournit un appoint aux deux autres, elle en reçoit un utile complément (4). Les fonctions régionale et industrielle agissent surtout sur la fonction commerciale en attirant au port des navires toujours plus nombreux qui sont amenés à le

(4) DE ROUSIERS. — *Les grands ports français*, p. XLI.

choisir comme point d'escale. Cette puissance d'attraction est d'autant plus efficace que l'arrière-pays produit en abondance des marchandises à caractère international recherchées le plus souvent à titre de complément de fret. Elles constituent l'un des éléments le plus sérieux du développement de la fonction commerciale. Nous devons reconnaître qu'actuellement les produits présentant ce caractère, à un degré d'ailleurs assez faible, qu'on trouve sur les quais de Port-Lyautey, se limitent aux céréales (blé, orge, maïs), à certaines graines (lin, alpiste), au liège, au bois de tizra, au crin végétal. Mais l'étude de la fonction régionale va nous montrer que le vaste et fertile arrière-pays de ce port offre de grandes possibilités pour la production d'un certain nombre de marchandises dont le caractère international est indiscutable comme les primeurs, les fruits, le tabac, la betterave à sucre, les laines, les peaux et peut-être le coton.



CHAPITRE TROISIEME

La Fonction Régionale

SECTION I

Généralités sur les Ports Fluviaux, conditions de développement

Considéré dans sa fonction régionale, un port a pour tâche avant tout, d'évacuer les produits de son arrière-pays et d'assurer aux meilleures conditions de prix, son ravitaillement en produits d'importation. Il joue essentiellement, nous l'avons vu, un rôle de transit. Aussi, il importe qu'il soit mis en contact d'une façon aussi complète que possible avec sa zone d'influence ; et sa prospérité dépendra autant peut-être du réseau de voies naturelles et artificielles que de la richesse de son hinterland. Les voies naturelles ont une importance considérable dans ce domaine : « les routes traditionnelles du commerce terrestre ont été tracées par la nature avant d'être utilisées et aménagées par l'homme » (1). Les grandes vallées surtout fournissent d'admirables routes naturelles et leur aboutissement à la mer détermina l'emplacement des ports. Les fleuves, avec tout leur réseau d'affluents, agissent sur l'orientation des courants commerciaux non pas seulement parce que se sont des « chemins qui marchent » et qui d'après DE ROUSIERS « conduisent tout naturellement vers leur estuaire, les produits des pays qu'ils traversent », quand ils sont navigables, mais parce qu'en raison de leurs ressources et des facilités de relations qu'ils offrent, ils jouent un rôle d'attraction énorme sur les hommes. Selon M. GIDE

(1) Edgard ALLIX. — *Bulletin géographique du Maroc*, juillet 1918.

« les fleuves ont marqué les premières routes, non pas tant en portant les bateaux qu'en offrant sur leurs rives un parcours horizontal » (2). Aussi, exclusion faite des avantages physiques et nautiques qu'ils présentent, les estuaires des fleuves sont généralement des sites admirables pour l'établissement des grands ports. De tout temps et dans tous les pays, les fleuves et les rivières ont été recherchés pour l'installation des havres ou refuges ; et il n'est pas inutile de considérer que les plus grands ports du monde : New-York, Londres, Hambourg, Liverpool, Shangai, et Anvers, pour ne citer que ceux-là, sont des ports fluviaux.

Si, dans l'Afrique du Nord, l'emplacement des ports est rarement déterminé par les cours d'eau, cela tient à ce que ceux-ci sont presque partout, sauf au Maroc et en Egypte, intermittents. Même ici, ceux du centre et du Sud du Maroc atlantique, qui coulent cependant toute l'année, n'ont commandé l'installation d'aucun port et n'ont exercé qu'une bien faible influence sur l'orientation des courants commerciaux, en raison de l'encaissement de leurs étroites vallées et du défaut d'affluents dans la partie moyenne et inférieure de leur cours. Il en est tout autrement pour les cours d'eau du Nord et en particulier pour celui qui nous occupe.

Avec le Sebou, qui a passé longtemps pour le fleuve le plus remarquable de l'Afrique du Nord, nous sommes en présence d'un fleuve qui, par l'ampleur de son bassin, autant que par l'abondance de son débit (4.000 m³ seconde au moment des crues), sa longueur (plus de 500 km.) (3), le nombre et l'importance de ses affluents, peut être comparé aux fleuves atlantiques français et doit exercer normalement une influence identique sur l'orientation des relations commerciales. Né sous le nom de Guigou au Djebel Hayane l'un des points culminants de la chaîne du Moyen Atlas, après avoir traversé vers l'Ouest tout ce système montagneux, il occupe dans son cours moyen et inférieur la partie la plus basse de l'ancien lit du détroit Sud-Rifain qui, à l'époque néogène, faisait communiquer l'Atlantique et la Méditerranée, et dont le Zalagh et le Zerhoun étaient comme les colonnes d'Hercule. Cette dépression où se ras-

(2) *Cours d'économie politique*, tome I, 1923, p. 386.

(3) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 23.

semblent le Sebou et ses affluents se relève progressivement sur ses bords, au Nord jusqu'aux cîmes de la chaîne rifaine, au Sud jusqu'aux rebords de la Meseta marocaine. Un relèvement graduel, en même temps qu'un resserrement du lit de l'ancien détroit, se constate aussi d'Ouest en Est jusqu'au seuil de Taza. Cette configuration de l'ensemble du bassin et des massifs qui le délimitent a imposé au Sebou et à ses principaux affluents une direction générale telle que leur cours se trouve en définitive, ainsi que le fond de la dépression Sud-rifaine elle-même, sensiblement orienté vers le site de Port-Lyautey-Méhédyà.

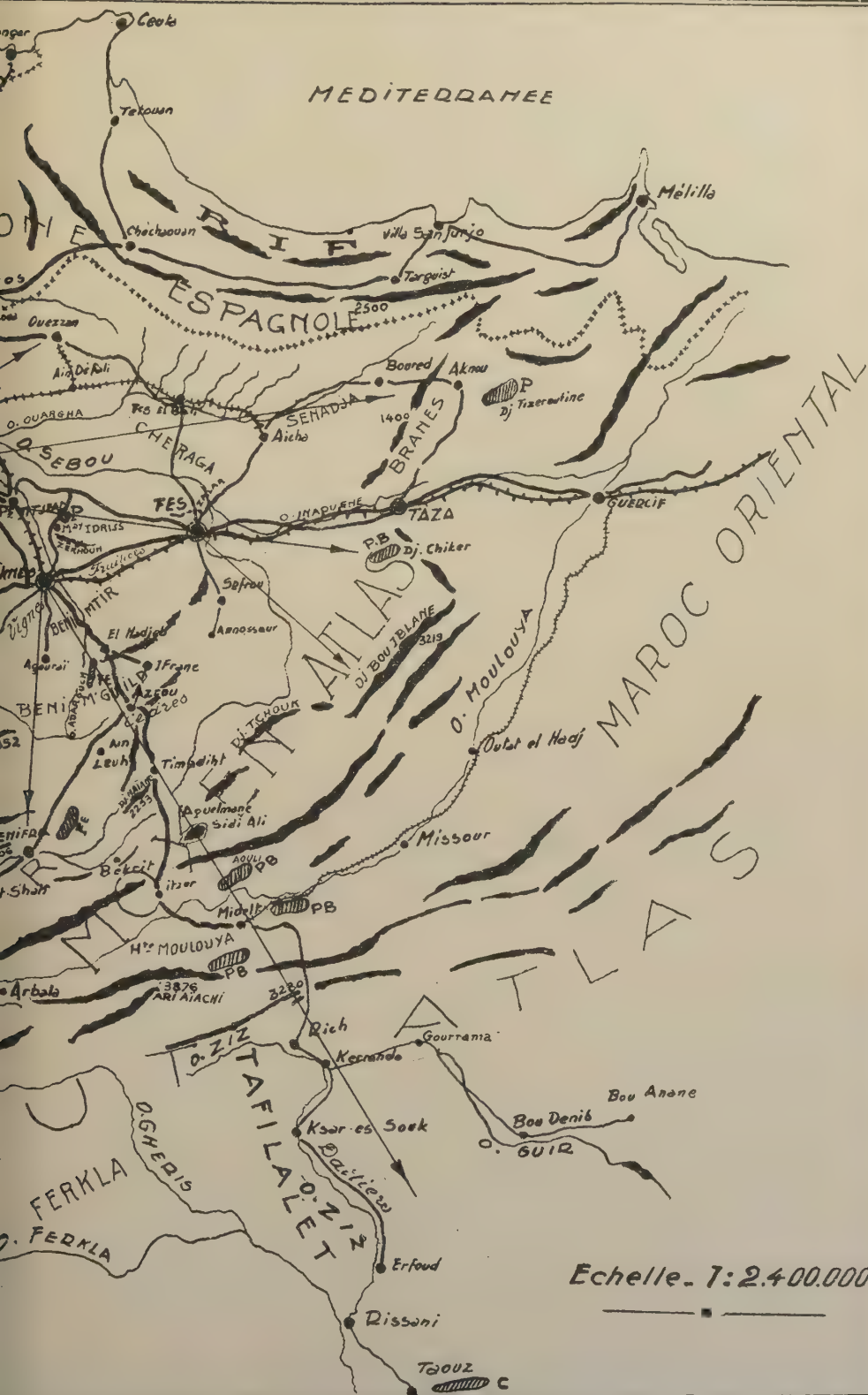
Les affluents rive gauche du Sebou, le Mikkès, le R'Dom et surtout le Beth, constituent des voies de pénétration vers le Moyen Atlas, le pays Zaïan et Khénifra ; et ses affluents rive droite, le R'Dat, l'Ouergha et l'Innaouen sur lesquels viennent se brancher une multitude de rivières descendues de la chaîne du Rif, sont autant d'artères naturelles propres à la vie économique du bassin dont l'influence attractive se fait sentir jusqu'à la frontière espagnole vers le Nord, et au seuil de Taza vers l'Est.

Tous ces cours d'eau, d'une importance capitale pour la richesse du pays, dictent en quelque sorte à l'ingénieur les grandes lignes du tracé des réseaux routier et ferroviaire et l'emplacement du grand port du Nord à l'embouchure du fleuve. Nous savons que, si dans l'ancien Maroc Méhédyà a joui moins longtemps que d'autres ports d'une prospérité relative, la cause en est due à l'interdit formel dont il fut frappé par les Sultans qui craignaient que l'estuaire et la vallée du Sebou favorisent la pénétration et l'installation définitive des chrétiens, au cœur du Moghreb. C'est à cet interdit jeté sur l'embouchure du Sebou qu'est due la naissance du courant commercial vers Larache et Tanger, courant tout à fait factice qui coupait les vallées au lieu de les suivre et qui devait disparaître presque complètement avec l'équipement de Port-Lyautey. Mais, ainsi que l'écrit M. ALLIX, « toute région économique tend à s'ouvrir un débouché maritime, fût-ce de force, soit en luttant contre les hommes, soit en luttant contre la nature rebelle » (4).

Ici, il a fallu, et il faut encore lutter, à la fois contre

(4) Edgard ALLIX, — *Bulletin géographique du Maroc*, juillet 1918.





Echelle 1:2.400.000

les forces de la nature et contre celles des hommes. Le cours du Sebou était, à l'arrivée des Français, encombré de bancs de sable et son embouchure fermée par une redoutable barre, comme l'ont été au début les rivières et même les grands fleuves européens, ce qui fit peser longtemps sur les accès maritimes de Port-Lyautey une suspicion qui n'a pas complètement disparu. Et de plus, les intérêts coalisés d'autres ports devaient encore retarder la création et l'équipement du débouché naturel du Nord. Il fallut toute l'énergie et l'influence du Maréchal Lyautey, ce grand colonisateur, pour triompher des oppositions tenaces que l'on voit d'ailleurs reparaitre chaque fois qu'il s'agit d'affecter à ce port le moindre crédit. Fort heureusement Port-Lyautey jouit du double privilège naturel d'être le seul port maritime intérieur de l'Afrique Septentrionale et de se trouver au débouché d'un admirable réseau hydrographique qui trace déjà les grandes lignes d'un hinterland immense. Mais nous savons que l'arrière-pays d'un port est encore fonction des voies de communication artificielles, fleuves aménagés, canaux, routes et chemins de fer.

SECTION II

Relations terrestres de Port-Lyautey avec son arrière-pays

Voies fluviales. — Le Sebou qui, selon les historiens, aurait été jadis navigable jusqu'à Fès, ne l'est à l'heure actuelle que sur une longueur de 80 à 100 km. en amont de Port-Lyautey, et il n'est guère utilisé à ce titre.

Les routes. — A cheval sur la route de Casablanca et Rabat à Tanger, ce port communique par les voies les plus courtes avec le Sud et le Nord du Maroc ; il est à 42 km. de Rabat, 130 de Casablanca et 244 de Tanger. Au point de vue de la pénétration vers l'intérieur, sa situation n'est pas moins favorable. Bien qu'inachevé, son réseau routier qui le relie déjà aux principaux centres économiques comprend nomment les artères ci-après :

1° Au Nord : la route Port-Lyautey - Ouezzan (130 km.). D'Ouezzan partent vers le Nord un certain nombre de pistes autocyclables et bientôt une route touristique qui reliera ce centre à Chichaouen et à Ceuta. Une autre, à caractère surtout stratégique et touristique, relie Ouezzan à Fès.

2° Vers l'Est une route très importante met Port-Lyautey en communication par Petitjean et le col de Zegotta avec Fès (163 km.), par Sidi-Slimane avec Meknès (133 km.). Ces deux grosses villes d'une importance capitale pour l'avenir du port du Nord sont l'une et l'autre des centres routiers remarquables.

A Fès aboutissent : la route de Fès-El-Bali, Ouezzan (175 km.); celle de l'Ouergha, Aïn-Aïcha-Sker (102 km.); celle de Taza (126 km.) ce qui met cette ville à 289 km. de Port-Lyautey alors qu'elle est à 305 km. de Nemours. Nous verrons que par voie ferrée le parcours sera un peu plus long ; enfin, la fameuse route du Sud qui par Sefrou, Annocœur et le col de Recifa doit relier un jour Fès à Midelt (228 km.). Mais cette dernière voie plus longue que celle de Meknès-Midelt de 40 km. environ, ne sera que d'une très faible utilité sur une grande partie de son trajet.

De Meknès part la route impériale Meknès-Midelt qui assure un trafic considérable dû à l'exploitation forestière du Moyen-Atlas, à l'importance des centres desservis comme Azrou — que traversent chaque jour plus de trente cars de voyageurs et plus de 40 camions de fret de marchandises (5) — El-Hadjeb, et surtout au rôle joué par Midelt qui est, sinon un lieu de transit, tout au moins un lieu de passage obligatoire de la majeure partie du trafic du Tafilalet, des confins marocains et même partiellement de Bou-Denib. Grâce à cette voie, Port-Lyautey est à 320 km. de Midelt (327 en empruntant la voie ferrée Port-Lyautey-Meknès), à 500 km. environ du Tafilalet (Riçani) et à 527 km. de Bou-Denib, tandis que ces centres se trouvent beaucoup plus éloignés des autres débouchés maritimes qui les convoitent. Midelt est à 450 km. de Casablanca (route et chemin de fer combinés) suivant le trajet Casablanca-Oued-Zem-Tadla-Ksiba, et 419 km suivant le trajet (route) Casablanca-Rabat-Meknès-route impériale ; à 520 km. de

(5) JOS VATTIER. — *Vie Marocaine* du 18 mars 1933.

Nemours, voie ferrée de 0 m. 60 jusqu'à Guercif et voie de 1 m. 44 de Guercif-Oudjda, route d'Oudjda à Nemours ; Riçani (Tafilalet) est à 635 km environ de Casablanca et à 645 de Nemours par Bou-Denib et Bou-Arfa (1).

Bou-Denib sera à peu près à égale distance de Nemours et de Port-Lyautey, lorsque la voie ferrée Nemours-Oudjda sera terminée ; mais la majeure partie des approvisionnements qu'il reçoit de l'Oriental lui viennent à présent d'Oran distant de 900 km. environ.

Midelt, le Tafilalet et, d'une façon générale, les confins algéro-marocains dont le trafic fait l'objet de polémiques enflammées dans la presse, font donc incontestablement partie de l'arrière-pays de Port-Lyautey, débouché qui l'emporte de 100 à 130 km. sur Casablanca le plus avantage de ses concurrents. Sur la route impériale du Sud vient se greffer à Azrou celle de Khénifra, chef-lieu du pays Zaïan qui se trouve ainsi à 145 km. de Meknès et à 278 de Port-Lyautey, alors que par Tadla-Oued-Zem il est à 335 km environ de Casablanca. La route Meknès-Azrou-Khénifra, faite pour desservir les postes militaires ne répond pas aux besoins de l'exploitation économique de la région. Un tracé plus direct par le Goulid et la vallée de l'Adarouch en direction de Mrirt, réduisant le trajet de 30 km environ, mettrait Khénifra à 250 km. de son port naturel et faciliterait, en attendant la construction d'une voie ferrée, la mise en valeur de ces régions où rien n'a encore été fait au point de vue colonisation.

A El-Hadjeb vient se brancher sur l'artère du Sud, la nouvelle route touristique d'Ifrane (70 km. de Meknès), la station estivale du Nord, route qui servira aussi à l'exploitation des belles forêts de Djaba et d'Ifrane.

Meknès est encore reliée au Sud à Agouraï, à l'Oued-Beth et à Oulmès (70 km.) par routes ou par pistes autocyclables ; au Nord et à l'Ouest à Khémisset, Moulay-Idriss, le col du Zegotta et Petitjean par de très bonnes routes.

Un certain nombre d'autres liaisons routières sont envisagées entre Port-Lyautey et les Zemmour (Tiflet-Khémisset), et Port-Lyautey et la vallée de l'Ouergha.

A ce réseau principal, il convient d'ajouter les nombreux

(1) Pour Riçani et Bou-Denid, il s'agit de distances approximatives.

chemins de colonisation qui desservent les fermes disséminées un peu partout.

Voies ferrées. — Comme le remarque M. CÉLÉRIER « quels que soient les services rendus par l'utilisation automobile des routes, la voie ferrée est encore seule capable de permettre le transport des marchandises sur de longs parcours, à des tarifs qui ne soient pas prohibitifs » (2). Or, si Port-Lyautey est un nœud important de voies ferrées et se trouve relié directement à tous les centres du Maroc dotés du chemin de fer, le réseau ferroviaire à voie normale de son hinterland est bien loin d'être achevé et ne comprend encore que les lignes ci-après : vers le Nord, Port-Lyautey à Petitjean (84 km.) avec prolongement sur Meknès (140 km.) et Fès (196 km.). Le raccordement de cette ligne avec le réseau ferroviaire algérien qui se poursuit activement sera terminé courant 1934. Par Petitjean, Port-Lyautey est aussi en liaison ferroviaire avec Tanger (287 km.). L'électrification de la voie ferrée Port-Lyautey-Fès, actuellement en cours, sera achevée courant 1933. Vers le Sud, Port-Lyautey est relié à Casablanca par Rabat (128 km.) avec prolongement vers Marrakech par une voie normale entièrement électrifiée. La ligne projetée Port-Lyautey - Souk-el-Arba (80 km.), — ou Port-Lyautey - Mechra-Bel-Ksiri (3) — doit éviter, dans les relations entre Casablanca, Port-Lyautey et Tanger, le coude très accentué que fait en ce moment le chemin de fer pour aller rejoindre à Petitjean le Tanger-Fès. Cette voie ferrée prévue depuis de longues années, serait en outre de nature à contrebalancer l'influence de Larache sur la région d'Ouezzan.

Le réseau de la voie de 0 m. 60 qui, d'origine militaire, apporte aussi sa collaboration à l'œuvre des transports comprend les lignes suivantes : 1° Fès-Taza avec prolongement jusqu'à Guercif où elle cède la place à la voie large au fur et à mesure que celle-ci avance ; 2° Port-Lyautey-Ouezzan (159 km.) ; 3° Souk-el-Arba et Mechra-Hadeb (54 km.) ; 4° Aïn-Defali - Aïn-Aïcha (130 km.) ; cette dernière ligne se greffant à Aïn-Defali sur celle de Port-Lyautey à Ouezzan dessert la fertile et populeuse vallée de l'Ouer-

(2) J. CÉLÉRIER, — *Le Maroc*, p. 141.

(3) Tracé préconisé par la Chambre de Commerce de Port-Lyautey.

gha ; et bien que son rendement soit insuffisant, les colons s'opposent à sa suppression, avec raison, étant donné qu'ils n'ont pas d'autre moyen pour évacuer leurs produits sur le port naturel de cette région.

Ainsi, les relations ferroviaires de Port-Lyautey vers l'intérieur ne sont assurées actuellement par voie normale que jusqu'à Meknès et Fès. De sorte qu'au delà de ces deux villes, les produits d'importation ou d'exportation sont véhiculés à l'aide de camions dont les tarifs toujours plus élevés que ceux des voies ferrées, se trouvent multipliés par deux ou par trois là où le chemin de fer ne peut les concurrencer, par exemple en direction du Moyen-Atlas et de Midelt. Aussi, le coût de la vie subit des majorations élevées dès qu'on s'éloigne de la voie ferrée, et la zone de production agricole en vue de l'exportation ne dépasse guère 50 km. au delà de la dernière gare.

SECTION III

L'Arrière-Pays de Port-Lyautey :

Les Régions du Gharb, d'Ouezzan, de Meknès, de Fez,
de Taza, le Moyen-Atlas Central et les Confins

Malgré l'insuffisance des voies de communication, surtout du réseau ferré, l'arrière-pays de Port-Lyautey s'étend au Nord jusqu'à la frontière espagnole, à l'Est jusqu'à Taza et par delà Midelt jusqu'au Tafilalet et à Bou-Denib, au Sud-Est jusqu'à Khénifra et Oulmès. Cet immense arrière-pays dont il convient d'examiner sommairement la valeur économique, englobe donc les régions du Gharb, d'Ouezzan, de Meknès, de Fès, une partie de celle de Taza, le territoire de Midelt, les confins marocains, une partie du pays Zaïan et des Zemmours.

I. — LES RÉGIONS DU GHARB ET D'OUZZAN

Les plaines des Beni-Ahsen et du Gharb qui, d'après CÉLÉRIER, « apparaissent comme une constitution du Sebou

et de ses affluents qui ont colmaté un golfe marin et une lagune dont la disparition est récente » (1), se prêtent par la variété et la richesse de leur sol, la douceur de leur climat et l'abondance de l'eau aux productions les plus diverses. Les terres marno-calcaires et les « tirs » des rives du Sebou, du Beth, du R'Dom et de la plaine de Dar-Bel-Hamri et Petitjean, très riches malgré leur consistance argileuse, fertilisés par les épaisses couches d'humus que les inondations ont apportées là pendant des siècles, conviennent parfaitement aux céréales. Les terres plus légères du N. et du N.-O. conviennent mieux à la culture du sorgho, de l'alpiste et des légumineuses qu'on trouve à côté des céréales. Les fortes rosées dues aux influences marines, dans ces plaines largement ouvertes à la mer se font sentir beaucoup plus loin que dans tout le reste de l'Occidental ; jointes à la fraîcheur du sol, elles assurent la venue des cultures printanières, sans qu'il soit besoin d'avoir recours à l'irrigation. La régularité des rendements moyens en céréales de 7 à 13 à l'ha, est assurée grâce à la forte pluviométrie qui varie de 500 à 600 m/m dans le centre de la dépression et approche de 800 m/m à Ouezzan et à Arbaoua. C'est encore à l'abondance de leurs eaux que le Gharb et la région d'Ouezzan doivent d'être, par excellence, le pays d'élevage à la fois de bovins et d'ovins qu'on trouve, malgré le défaut de soins, relativement en bon état toute l'année. Le cheptel de cette région, où la part des Européens est des plus importantes, est en 1930 en progression de 12,50 % sur l'année précédente.

Les Merdjas, que l'on compare parfois aux marais poitevins et aux polders de Hollande, asséchées fourniront à la colonisation environ 60.000 ha de terres, sortes de tchernozium, propres aux cultures des légumes, des betteraves à sucre, des luzernes et des foin. Déjà, l'assèchement par la compagnie du Sebou de deux de ces merdjas sur la rive droite du Sebou, a provoqué la création d'un important centre de colonisation où les champs de luzerne, les jardins potagers, les vergers remplacent les roseaux et les joncs des anciens marais pestilentiels. D'importants travaux d'assèchement dirigés par le service hydraulique,

(1) Les merdjas de la plaine du Sebou. — *Revue Hespéris*, 3^e trimestre 1922, p. 131.

actuellement en cours, vont permettre de récupérer sous peu plusieurs milliers d'ha qui, joints aux 30.000 ha irrigués bientôt grâce au barrage d'El-Kansera, constitueront des terres de culture de première valeur, convenant particulièrement à la production des primeurs.

Convenablement allotis, ces terrains faciliteraient d'autant plus l'accroissement du peuplement européen rural que la densité de la population indigène dans cette région — 25 habitants au km² — est une des plus faibles du Maroc. Le Gharb qui forme, selon M. CÉLÉRIER « pour ainsi dire la dernière des grandes plaines Atlantiques de l'Europe » (2), paraît susceptible de jouer au Maroc un rôle identique à celui de l'admirable plaine de la Mitidja en Algérie, avec cet avantage supplémentaire que sa richesse en eau est beaucoup plus grande.

Les Européens installés dès la première heure, y possèdent plus de 165.000 ha répartis en 580 exploitations, et ensementent 20 % de la superficie des terres cultivées dans cette région.

Le Gharb occupe le premier rang dans le développement de la colonisation agricole au Maroc.

La région d'Ouezzan, au relief plus accidenté, également très arrosée est plutôt le pays des petites exploitations, des jardins et des vergers, que celui des grandes propriétés. Quelques hectares complantés d'arbres fruitiers suffisent à assurer la subsistance d'une famille, étant donné la fertilité du sol et les facilités d'irrigation.

II. — LA RÉGION DE MEKNÈS, LE TAFILALET ET LES CONFINS ALGÉRO-MAROCAINS

a) *La région de Meknès :*

Bien que peu de régions présentent au Maroc une semblable variété de sols et de formes topographiques, ce qui est là un gage incontestable de prospérité.

La Plaine centrale. — D'une superficie d'environ 330.000 hectares et dont Meknès occupe le centre, elle s'étend entre le Zerhoun et le plateau d'El-Hadjeb. Elle occupe le lit

(2) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 87.

d'un ancien lac qui a reçu des sédiments de la mer miocène recouverts plus tard d'alluvions fertiles provenant de l'émission des roches basaltiques entraînées par les eaux. Les calcaires lacustres blancs superposés aux grès néogènes entremêlés de marnes blanches forment une assise épaisse par endroits de 10 à 30 m. Les terres arables profondes qui couvrent presque entièrement cette immense plaine se divisent en marno-calcaire, hamri et tirs. Ces dernières terres que l'on trouve aussi dans les vallées du Moyen Atlas et dans celles du Beth et du R'Dom, forment une bande au pied du plateau d'Agouraï-El-Hadjeb. Elles sont les unes et les autres d'une remarquable fertilité.

Cette plaine inclinée du S.-E. au N.-O., d'une altitude de 500 à 700 m. protégée par le massif du Zerhoun des vents du Nord et par les plateaux du Sud des vents glacés du Moyen Atlas, jouit d'un climat très tempéré. La température moyenne de 16,9 (3) descend rarement au-dessous de zéro et ne dépasse pas 40° à l'ombre. Le climat, beaucoup plus sec qu'à la côte, en fait une des régions les plus salubres de l'Afrique du Nord. La pluviométrie varie entre 550 et 600 m/m dans la plaine, entre 7 et 800 m/m sur le Zerhoun et en bordure du plateau du Sud. Les pluies se répartissent généralement en deux saisons, l'une en automne, l'autre plus importante de février à mai. Les innombrables et abondantes sources qui émergent un peu partout, alimentent de nombreux oueds, maintiennent un état de fraîcheur permanent dans le sol et contribuent à assurer la régularité et l'abondance des récoltes d'automne et de printemps. La nappe aquifère est presque partout à une très faible profondeur. Aussi les rendements moyens des céréales et légumineuses fléchissent peu les années de sécheresse. Les Européens, qui possèdent ici 110.060 ha répartis entre 150 exploitations cultivent 23 % des superficiesensemencées. Les rendements moyens de ces propriétés oscillent entre 14 et 18 à l'hectare. Ceux de 25 à 30 ne sont pas rares pour le blé tendre, denrée sur laquelle porte principalement l'effort des colons. Ceux-ci produisent même en quantité des blés de semences sélectionnés dont certaines catégories sont déjà recherchées, non seulement au Maroc, mais dans toute l'Afrique du Nord.

(3) DE PÉRIGNY. — *Au Maroc, Casablanca-Rabat-Meknès*, p. 207.

Les îlots montagneux de l'Ouest : le Zerhoun, l'Ouita et le Kef qui se trouvent entre la plaine lacustre de Meknès et la partie inférieure du Sebou, sont des assises jurassiques découpées par de profondes vallées, notamment celles du R'Dom et de l'Aïn-El-Hammam. Cette dernière est suivie par la route Meknès-Port-Lyautey, et l'autre est utilisée par la voie ferrée et la route Meknès-Petitjean. Ces massifs sont de faible altitude. Le plus élevé, celui du Zerhoun ne dépasse guère 1.100 m. Il est quelquefois désigné sous le nom de Petite Kabylie en raison de la remarquable fertilité des terrasses qui s'étagent en gradins presque jusqu'à son sommet, couvertes de cultures, de vignes indigènes, d'oliviers, d'abricotiers, de pêchers et autres arbres fruitiers. Bâties près des sources abondantes, des villages nombreux surplombent la plaine surtout au S.-O. C'est un des coins les plus fertiles de l'Afrique du Nord où l'indigène pratique sur un même terrain, à la fois, la culture des céréales et des légumineuses, de la vigne et de l'arbre fruitier. Par contre, il y a peu de troupeaux.

La plaine centrale, comme le Zerhoun, se prête admirablement à l'arboriculture qui progresse rapidement. Les Européens y ont déjà planté 234.000 arbres fruitiers (1) (oliviers, orangers, amandiers, pêchers, citronniers, abricotiers, grenadiers, pruniers, poiriers) et 4.200 ha (2) de vigne qui ont produit en 1931 61.000 hectolitres de vin et plus de 125.000 en 1932. L'élevage qui pourra être accru par l'utilisation des richesses en eau de la région occupe déjà une place importante.

Moyen Atlas central. — Le Moyen Atlas considéré comme une chaîne plissée est, dans sa partie centrale, précédé d'un avant-pays élevé correspondant à peu près au domaine des Grandes Confédérations Berbères des Zaïan et des Beni M'Guild ; ce sont des plateaux d'architecture tabulaire qui s'étendent vers l'Ouest et le N.-O. jusqu'à la plaine lacustre de Meknès et à celle du Saïs. Parmi les plissements tertiaires qu'on trouve ensuite en allant vers l'Est, les premiers d'une faible altitude comme le Djebel Bou-Draa portent de belles forêts et sont suivis de plateaux couverts

(1) G. AUCOUTURIER, Président de la Chambre d'Agriculture. — *Revue Nord-Sud*, octobre 1932.

(2) M. COLLIEAUX, Administrateur en chef des colonies. — *Revue Nord-Sud*, octobre 1932.

d'herbages ; les derniers plissements seuls prennent l'aspect d'une véritable chaîne, coupée d'ailleurs de nombreuses cluses. C'est au pied d'un de ces massifs, le Djebel Haïane que prennent naissance les deux plus grands fleuves du Maroc, le Sebou et l'Oum-Er-Rbia. Le Moyen Atlas, dans sa partie centrale entre l'O. Serrou en face de Khénifra et une ligne orientée Aïn-Leuh-Békrit-Itzer, laisse apparaître un abaissement très marqué rendant très facile sa traversée. Entre la chaîne et la zone tabulaire existe toute une région de formation volcanique récente qui offre au Sud d'Ito une certaine analogie avec le paysage des dômes du Massif Central. Le remblayage volcanique a même transformé certaines hautes vallées en plaines intérieures très fertiles, telles que le Tigrira ou haute vallée du Beth et le Fellat ou haute vallée de l'Oum-Er-Rbia, propres à la culture des céréales et des légumineuses.

Le Moyen Atlas, considéré, à juste titre, comme le « château d'eau du Maroc », reçoit plus de 800 m/m d'eau par an dont une grande partie sous forme d'enneigements qui durent parfois sur les hauts sommets jusqu'au printemps. Il doit à la perméabilité de ses roches d'être un immense réservoir d'eau alimentant des sources vauclusiennes qui émergent dans les vallées supérieures et en bordure de la plaine de Meknès et du Saïs entre Agouraï et Sefrou. Cette bande ainsi fertilisée offre beaucoup d'analogie avec le Dir bordant la plaine du Tadla ; et M. CÉLÉRIER écrit : « c'est bien un dir que le bord méridional de la plaine de Meknès entre Agouraï et Sefrou » (4). Grâce à l'abondance des précipitations, le Moyen Atlas se couvre d'une vigoureuse végétation qui dure même à l'époque de la sécheresse estivale limitée d'ailleurs par de fréquents orages. Les prairies des Aït-Sgougou et des Zaïan par « certains printemps favorables, valent les plus belles du Limousin » (5). Sans exagérer l'importance des ressources de cette région, aucune autre au Maroc en offre de semblables ; et cette partie du Moyen Atlas mérite bien le qualificatif de montagne pastorale qu'on lui donne souvent. C'est encore là, à l'Est d'Azrou, d'Aïn-Leuh et de Khénifra que se trouvent les plus belles forêts marocaines, d'une grande valeur à la fois économique et touristique.

(4) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 62.

(5) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 71.

Dans les plaines remblayées et dans les vallées qui entaillent le massif, sur les plateaux mêmes, on trouve de belles cultures de blé, d'orge, de légumineuses et, au milieu de champs clôturés comme à Békrit et à Itzer, des luzernières qu'il serait facile d'étendre. L'arboriculture, actuellement cantonnée dans quelques vallées abritées près d'Aïn-Leuh et d'Azrou, est aussi susceptible d'être développée.

C'est une zone d'un grand avenir qui complète admirablement la plaine de Meknès et qui, comme elle, constitue un immense champ d'exploitation pour la colonisation française.

Ce n'est pas à la légère que Louis GENTIL a pu écrire qu'il considère la région de Meknès comme « privilégiée à tous les points de vue et la classe comme un des points les plus remarquables de l'Afrique du Nord » (6).

La Plaine de la Haute-Moulouya. — Midelt occupe à peu près le centre de la plaine de la Haute-Moulouya. Resserrée entre le Moyen Atlas et le Grand Atlas qui la surplombe de ses sommets élevés dont l'un, le Djebel El-Ayachi, donne naissance au Ziz et à un affluent de l'Oum-Er-Rbia, l'Oued-El-Abid, cette plaine est plutôt aride, couverte d'alfa et fréquentée à certaines périodes de l'année par les troupeaux. Elle n'offre que des possibilités d'avenir plutôt limitées au point de vue agricole. Ses ressources actuelles sont insuffisantes pour faire face aux besoins d'une population cependant clairsemée ; par contre, son sous-sol et les montagnes qui l'entourent paraissent renfermer des richesses minières, notamment du plomb, du zinc et du fer. Mais Midelt est avant tout un lieu de passage obligatoire sur la route du Tafilalet et de Bou-Denib par le Tizi N'Telremt (2.182 m.), abaissement notable de l'épaisse et haute muraille du Grand Atlas, qui fait communiquer la vallée de la Moulouya avec celle du Ziz. Le père de Foucault a noté que l'aisance extrême avec laquelle on franchit ici le Haut Atlas contraste avec les difficultés qu'on rencontre en passant au Tizi N'Telouet au Sud de Marrakech (7).

(6) AUBRY, vétérinaire inspecteur. — *Bulletin de géographie du Maroc*, juillet 1918, p. 40.

(7) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 29-30.

b) *Le Tafilalet et les confins algéro-marocains :*

Au Tizi N'Telremt commence cette zone immense dénommée confins algéro-marocains qui englobe notamment les vallées du Ghir, le Tafilalet et le Ferkla. Sa valeur économique plutôt surfaite est représentée par les palmeraies — souvent en triste état — qui bordent les oueds, des cultures de céréales et de légumes insuffisantes pour les besoins locaux, du tacaout utilisé pour le tannage des cuirs filali, et des troupeaux appartenant pour la plupart aux grands nomades qui évoluent dans cette zone. La population longtemps surestimée a été évaluée au recensement de 1931 à 218.000 habitants y compris les insoumis. Mais l'occupation des confins et leur liaison avec l'Occidental présente un intérêt stratégique incontestable.

III. — LA RÉGION DE FÈS.

La région de Fès a beaucoup d'analogie avec celle de Meknès. Elle est aussi formée de couches tertiaires et secondaires, mais avec une plus grande proportion d'argile ; son relief est plus mouvementé. La partie Est du Saïs cependant réputée très fertile, n'offre à la charrue le plus souvent qu'une bien faible couche de terre arable. De plus, elle est très resserrée entre le plateau de Sefrou et Bahlil au Sud, le Tratt et le Zalagh au N.-O. Ce dernier système montagneux que l'on compare souvent au Zerhoun est aussi formé de calcaires très durs. Mais au lieu d'étaler comme lui toute une série de villages en terrasse noyés au milieu de la verdure, il n'offre au visiteur que des arêtes vives et des flancs dénudés. De plus, sa proximité excessive de Fès — 2 ou 3 km. — qu'il surplombe au N.-O. et au N. exerce une influence néfaste sur le climat de cette ville qu'il contribue à rendre plus chaud en été. Le Sebou rejeté au Nord a creusé, dans des argiles peu résistantes, sa vallée basse et étroite remblayée par des alluvions récentes. Elle ne s'élargit qu'au confluent de l'Oued-Mikkès où les apports des deux cours d'eau ont formé les riches plaines des Cherarda et des Hedjaoua qui, comme le Saïs se prêtent très bien à la culture des céréales.

Au nord du Sebou, le pays beaucoup plus tourmenté subit fortement l'influence du Rif. La « vallée moyenne et supérieure de l'Ouergha, grand collecteur du Nord, aux

nombreux affluents rive droite, ne présente qu'une étroite plaine morcelée par des étranglements et appartient déjà à une zone différente » (8). On pourrait en dire autant de la vallée du Leben, autre collecteur important des eaux du Rif.

Les collines dont l'action mécanique du ruissellement a entraîné les alluvions dans le fond des vallées offrent souvent, comme sur la route de Fès-Taza, des « sols squelettes ». Mais toute cette partie du Nord n'en est pas moins fertile, abondamment pourvue en eau propre à la petite culture, à l'arboriculture et à l'élevage. A l'Est de Fès en direction de Taza, le grand synclinal, sillon par lequel ont pénétré les mers tertiaires pour se prolonger jusqu'en Algérie, présente un aspect nettement différent de celui des plateaux de l'O. et du S.-O. Ce synclinal dont le fond est occupé par les vallées du Sebou, puis de l'Innaouen, est bordé au Nord par le Pré-Rif, et au Sud par des collines qui se relèvent assez brusquement vers le Moyen Atlas. Dans cette dernière direction, de part et d'autre du Sebou, existent quelques petites plaines fertiles comme celles d'Almis, de Sefrou plus importante couverte de vergers où poussent à côté du cerisier tous les arbres fruitiers de la zone tempérée. Cette contrée est plutôt favorable à l'élevage. Les cultures y sont rares et de peu d'importance.

Dans son ensemble, la région de Fès est, grâce à l'abondance de l'eau, particulièrement apte à l'élevage et à l'arboriculture, branche que favorise encore son relief accidenté. Elle occupe le premier rang au Maroc pour les oliviers avec 1.680.000 pieds, et pour les arbres divers avec 1.387.000 pieds. Mais il ne s'agit là pour la plupart que d'arbres indigènes privés de soins, au faible rendement et dont les fruits sont souvent médiocres. Les plantations européennes concentrées en grande partie dans le Saïs et et aux environs de Fès, comprennent actuellement de 90.000 à 100.000 oliviers, amandiers et autres arbres fruitiers, et de 400 à 500 ha de vigne.

Son cheptel est important, mais appartient presque en totalité aux Indigènes. Les céréales et légumineuses qu'on trouve un peu partout, mais dont la grande culture n'est

(8) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 73.

guère possible que dans la plaine des Cherarda, du Saïs, donnent des rendements moyens un peu moindres que ceux du Gharb et de Meknès et beaucoup plus irréguliers ainsi que l'indique le tableau reproduit plus loin.

La colonisation européenne, implantée tardivement après les affaires du Rif, ne possède guère plus de 50.000 ha répartis en 296 exploitations. Elle n'aensemencé au cours de l'année agricole 1929-1930 que 19.000 ha soit 6,6 % des superficies totales ensemencées dans la région. Le rendement moyen obtenu par les colons serait de 12 à l'hectare environ pour les céréales. L'extension de la colonisation sera plus difficile ici qu'à Meknès et dans le Gharb, étant donné la faible importance des terrains maghzen (6.000 à 7.000 ha), la division de la propriété, l'attachement de l'indigène à ses terres et la forte densité de la population autochtone : on compte de 40 à 50 habitants au kilomètre carré dans les Cherarda et l'Ouergha (9).

IV. — LA RÉGION DE TAZA

Le synclinal Fès-Taza se resserre progressivement pour aboutir finalement au seuil de Taza, long couloir d'une quarantaine de kilomètres environ, large de deux à cinq kilomètres et qui ne prend que très rarement l'aspect d'un col. Cependant, à hauteur du village de Touahar, une crête de faible altitude, il est vrai — 570 mètres — barre brusquement le passage et sert de trait d'union entre les hauteurs de la rive droite et le massif des Riata à gauche. Ce col — car, ici, nous sommes bien en présence d'un col — qui semblerait marquer la ligne de partage des eaux entre le versant atlantique et celui de la Méditerranée est franchi dans des gorges profondes par l'Innaouen qui apporte au Sebou la totalité des eaux du seuil de Taza.

Ce couloir de Taza, à partir de Sidi-Abdallah, semble encadré et surplombé par des montagnes au Nord et au Sud. Mais en réalité, au Nord, les monts des Tsoul et des Branès sont précédés par une série de collines et de hautes plaines qui, entrecoupées de vergers, se prêtent comme la vallée elle-même aux cultures les plus variées. Les montagnes de la rive gauche sont beaucoup plus élevées et

(9) Capitaine PERROTIN, Chef du Bureau de renseignements de l'Ouergha, *Bulletin de la Société de géographie* du 28 janvier 1918.

plus abruptes. Néanmoins, les monts des Riata qui terminent la chaîne du Moyen Atlas, aux sources abondantes, contiennent des terres d'une grande fertilité. C'est par excellence le pays des vergers, des potagers et de l'élevage. Les pâturages y restent verts toute l'année, tandis qu'en été, les pentes Sud des Tsoul et des Branès sont grillées par la sécheresse. La région jouit d'un climat où les influences océaniques prédominantes se heurtent déjà à celles plus extrêmes des plateaux algériens. Le chergui ou vent d'Est fait parfois sentir son influence néfaste dans tout le couloir de Taza jusqu'aux approches de Fès, et compromet les récoltes. La pluviométrie, partout élevée, atteint à certains endroits 800 m/m.

Les cultures de céréales et de légumineuses à peine suffisantes pour les besoins de la région couvrent dans les 110.000 ha dont 5.000 seulement sont ensemencés par les Européens. Les 90 % des superficies emblavées sont occupées par le blé dur et l'orge, les rendements obtenus sont relativement faibles.

Le cheptel de la région approche celui de Fès pour les ovins, mais lui est nettement inférieur pour les bovins. La part des Européens est des plus faibles. L'arboriculture assez développée comprend notamment 870.000 pieds de vignes indigènes, 252.000 oliviers, 20.000 amandiers, 9.000 orangers et citronniers et 368.000 figuiers et arbres fruitiers. Sur ces chiffres, les plantations européennes ne représentent que des quantités infimes. La colonisation, à peine amorcée ne compte, dans la région de Taza que 71 exploitations couvrant une superficie de 13.122 ha. Malgré l'importance de la population indigène (286.000 habitants) et la faible étendue des terrains magzhen, il ne serait pas impossible d'accroître notablement le peuplement rural européen. Il s'agit là cependant, beaucoup plus d'une région de contact que d'une région d'exportation. Actuellement, en dehors d'une faible quantité de laines et de peaux, d'un contingent d'ovins exportés par Oran, à peu près tous les produits sont consommés sur place.

Si certains coins du Gharb donnent au voyageur l'illusion du Poitou, et si certaines vallées des environs d'Ouezzan rappellent un peu la Normandie ou le Morvan, le cultivateur du Midi de la France n'est nullement dépaycé en

arrivant dans la plaine de Meknès ; et pour peu que l'on veuille bien s'en donner la peine, le Moyen Atlas central pourrait un jour offrir beaucoup d'analogie avec l'Auvergne et le Limousin. La majeure partie de cet immense arrière-pays de Port-Lyautey, d'une superficie à peu près égale au quart de la France, est occupée par le bassin du Sebou qui constitue « une région très unie dans son ensemble, mais très variée dans les détails », où « la terre marocaine y apparaît sous sa figure la plus mobile et la plus riante »..., et « la nature s'y est montrée prodigue de ses dons » (10). Région de concentration où la richesse et les facilités d'accès ont de tout temps attiré les migrations des peuples, l'hinterland de Port-Lyautey a les ressources les plus diverses.

SECTION IV

Les Produits du Sol

Les Céréales, Légumineuses et graines diverses,
Les Cultures maraîchères et primeurs, L'Arboriculture, Les Forêts,
L'Élevage

I. — LES CÉRÉALES, LÉGUMINEUSES ET GRAINES DIVERSES

De toutes les productions, les céréales sont à beaucoup près, les plus importantes. Elles constituent la base même de l'alimentation indigène et européenne et la part fournie à l'exportation s'accroît d'une année à l'autre. Elles sont pour le colon le meilleur produit des champs, celui qui permet de couvrir les frais de défrichement, de premier équipement et d'attendre les résultats de l'expérimentation de cultures plus riches. Ici, dans l'hinterland de Port-Lyautey comme dans celui de Rabat, la culture des céréales est d'autant plus intéressante que les années de sécheresse même ne font fléchir que très légèrement les rendements moyens ainsi que l'établit le tableau des statistiques ci-après :

(10) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 62-63.

Etat des cultures pratiquées dans les régions de : Gharb, Meknès, Fès, Oucssan, Taza en 1929, 1930 et 1931

Nature des produits	Hectares enssemencés en			Production en quintaux en			Part des Européens en Ha, en 1930
	1929	1930	1931	1929	1930	1931	
Blé dur	341.407	359.300	349.504	2.348.312	1.883.034	2.278.651	21.502
Blé tendre	59.571	54.891	68.471	412.203	314.773	883.611	33.013
Orge	237.818	250.783	270.651	2.027.217	1.878.435	2.279.738	7.738
Avoine	23.012	20.155	14.245	270.152	205.249	163.849	16.693
Seigle	116	122	»	1.030	787	»	28
Mais	20.034	20.988	19.727	140.151	146.191	130.631	685
Sorgho	75.182	80.779	100.259	241.578	372.220	301.912	1.487
Mil	6.854	2.517	6.131	34.597	8.639	17.941	465
Alpiste	3.482	5.352	9.961	22.629	26.333	58.874	1.916
Fèves	23.561	27.043	24.552	159.789	130.952	135.638	1.239
Lentilles	1.815	2.695	1.747	9.326	10.753	6.777	172
Pois chiches	42.285	18.577	19.746	71.551	75.039	73.721	5.033
Petits pois	3.749	8.536	5.136	23.665	39.621	28.055	6.776
Cerantandre et feugrec	92	119	71	385	518	246	13
Lin	1.475	4.597	8.595	7.591	23.724	41.808	4.269
Haricots	76	379	469	245	1.182	1.850	245
Cultures maraichères	3.150	4.324	4.430	»	»	»	556
Cultures fourragères	14.406	13.340	14.350	»	»	»	1.541
Cultures industrielles	126	255	»	»	»	»	204
Totaux	827.945	874.767	918.345	5.770.425	5.117.773	6.403.338	106.578

L'aire de culture des céréales s'étend sur 797.000 ha en 1930, en accroissement sur l'année précédente, et représente 28,21 % des superficies occupées par les céréales dans la zone française du Maroc Occidental. La part des cultures européennes est de 85.000 ha, soit 10,55 % de la superficie occupée par les céréales, tandis que dans l'hinterland de Casablanca, pacifié bien avant le Nord, ce pourcentage est à peine de 6 %. Nous rappelons qu'ici l'effort des Européens s'est surtout porté sur le Gharb et sur Meknès où leur part dans les superficies ensemencées atteint respectivement 20 % dans la première région et 23 % dans la seconde. La production totale en céréales du bassin du Sebou a été au cours de l'année agricole de 1929-1930 pourtant mauvaise, de 4.809.331 qx représentant 31 % de la production en céréales du Maroc Occidental français, et elle a atteint 6.115.000 qx en 1931.

Passons maintenant en revue les principales céréales cultivées :

Le blé (dur et tendre). — Il couvre à la dernière récolte près de 420.000 ha, soit environ la moitié des terres ensemencées. Sa culture tend à s'accroître.

Le blé dur occupe à lui seul 360.000 ha dont 21.000 ensemencés par les Européens. Le rendement moyen varie selon les régions et les années, de 5 à 9 qx à l'hectare, et la production totale de 1.900.000 à 2.400.000 qx. Une bonne partie est consommée sur place par la population indigène ; elle sert dans une faible mesure au ravitaillement des fabriques de pâtes alimentaires de Fès, industrie qui paraît susceptible d'être développée également à Meknès.

En 1929, il est exporté sur la Métropole plus de 42.000 qx valant 5.739.000 frs. Si l'année suivante les exportations sont très faibles, cela tient à ce que le Maroc du Nord a dû ravitailler tout le Sud. En 1931, Port-Lyautey a exporté 148.141 qx de blé dur (18.675.000 frs).

Le blé tendre, à peu près inconnu de l'indigène avant notre arrivée, est au contraire une culture essentiellement européenne. Sur 55.000 ha (68.000 ha en 1931) qu'il occupe, dont plus de 30.000 dans les régions du Gharb et de Meknès, 60 % sont cultivés par les Européens. Si l'on tient compte que les rendements de la culture indigène ne sont même pas la moitié de ceux obtenus par la culture européenne, on peut

en déduire que 75 à 80 % des 8 à 1.100.000 qx de blé tendre récoltés annuellement dans l'arrière-pays de Port-Lyautey sont de production européenne. C'est là, pour le commerce d'exportation une garantie sérieuse que complète avantageusement la création à Port-Lyautey, Meknès et Fès, de docks-silos où les céréales sont nettoyées, classées et conditionnées. Les exportations de blé tendre de 276.130 qx en 1929 (36.229.000 frs) à destination de la Métropole, tombées à 103.900 qx en 1930 par suite de l'envoi de 50.000 qx sur les ports du Sud, remontées à 358.203 qx (50 millions de francs) en 1931, occupent le premier rang aux sorties.

L'orge. — Cultivée sur 253.000 ha, l'orge à l'encontre de ce qui a lieu pour l'arrière-pays de Casablanca et tout le Sud du Maroc, occupe ici, une place sensiblement moindre que celle du blé. C'est plus encore que le blé dur, une culture réservée aux indigènes, les Européens n'en ensementent que 7 à 8.000 ha. En raison de sa rusticité, cette céréale s'adapte facilement à des milieux trop arides pour le blé. La production annuelle est d'environ 2 millions de quintaux. Elle est employée surtout à l'alimentation des autochtones et de leurs animaux. Les exportations peu importantes oscillent autour de 40.000 qx (3 millions de francs) et se répartissent entre la Métropole, l'Allemagne, l'Algérie et le Portugal.

L'avoine. — La culture de l'avoine, beaucoup moins importante, il est vrai, n'en couvre pas moins de 20 à 25.000 haensemencés entièrement par les colons. Plus de la moitié de cette superficie se trouve dans la région de Meknès où elle donne des rendements de 11 à 13 qx à l'hectare. Cette culture tend plutôt à diminuer en raison de la baisse des prix ; et l'avoine est souvent coupée en vert en vue de constituer des réserves de fourrages. En 1930, Port-Lyautey en a exporté 140.151 qx (8.066.000 frs) presque en totalité sur la Métropole.

Autres céréales. — Le blé, l'orge et l'avoine — avec le seigle que nous avons négligé en raison des très faibles étendues qu'il occupe ici — sont des céréales d'hiver, semées à l'automne dès les premières pluies ou au début de l'hiver. Les céréales semées au printemps couvrent des

étendues assez importantes quoique bien inférieures à celles du blé et de l'orge. Ce sont :

Le sorgho qui, avec 80.000 ha dont 30.000 dans la région de Fès et 36.000 dans celles du Gharb et d'Ouezzan, représente 90 % de la superficie occupée par cette céréale dans le Maroc Occidental. Les meilleurs rendements, 12 qx à l'hectare, sont fournis par la région de Taza. Presque toute la production, 372.000 qx en 1930, est consommée sur place.

Le maïs couvre 21.000 ha et comme le sorgho il ne vient bien à l'intérieur que dans les terres irrigables. C'est Meknès qui donne les rendements les plus réguliers. La production annuelle varie entre 140 et 150.000 qx et les exportations sont de l'ordre de 10.000 qx dirigés en totalité sur la Métropole.

La culture du *Mil*, autre céréale d'hiver, plutôt en décroissance, couvre de 3.000 à 6.000 hectares. Ces trois dernières céréales servent surtout à l'alimentation des volailles ; la part des cultures européennes n'est que de 2.500 à 3.000 hectares.

Légumes secs. — La culture des légumes secs est en quelque sorte complémentaire de celle des céréales. Ils occupent les sols dans le courant de la jachère ou leur ensemencement a lieu sur des terres qui primitivement destinées à une céréale n'ont pu être emblavées à l'automne ou au début de l'hiver par suite de la sécheresse. Le bassin du Sebou occupe pour les légumes secs le premier rang avec 50.000 ha. représentant 46 % de la surface couverte par cette culture au Maroc Occidental Français. Ici, la part des Européens de 16.100 ha. est relativement importante. En tête, viennent les fèves dont la production est de 130 à 150.000 qx. Puis les pois chiches 75.000 qx. Les uns et les autres sont pour l'indigène un légume de prédilection. Néanmoins, malgré la grosse consommation qui en est faite sur place, il a été exporté en 1930, en France en Espagne et au Portugal 85.000 qx de fève (8.079.000 frs), en augmentation de 35 % sur l'année précédente et près de 13.000 quintaux de pois chiches (1.415.000 frs) expédiés: en France (90 %) en Angleterre et en Espagne.

Les petits pois et les lentilles couvrent des surfaces bien moindres et correspondent plutôt à des essais tentés par

les Européens. Ils donnent des rendements peu élevés, les exportations varient pour chacun de 2 à 3.000 quintaux.

Graines diverses. — Ces régions produisent encore de la graine de lin et de l'alpiste, et en très faible quantité du fenugrec et du coriandre. La culture du lin concentrés dans le Gharb occupe 1.600 ha. sur lesquels la part des Européens est de 30 %. Sur 23.724 qx produits en 1930, 21.840 quintaux (3.990.000 frs) ont été exportés par Port-Lyautey sur la Métropole, l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et les Pays-Bas.

L'Alpiste couvre un peu plus de 5.300 ha. également dans le Gharb. La part des Européens n'est que de 10 %. La production de 26.371 qx, en progression légère sur l'année précédente, valant 5.666.000 frs a été exportée sur la France (8.307 t.), la Belgique (6.153 t.), l'Angleterre (3.930 t.), l'Allemagne (4.491 t.), les Etats-Unis (2.794 t.) et de très faibles quantités sur l'Espagne, l'Italie et autres pays. Les exportations de 1931 atteignent 40.575 quintaux.

Ainsi, nous pouvons constater que si dans l'arrière-pays de Port-Lyautey la proportion des cultures européennes est bien plus importante qu'en chaouia et dans le reste du Maroc — le blé tendre et l'avoine mis à part — la culture indigène reste néanmoins nettement prédominante et couvre dans l'ensemble environ les 9/10 des terres cultivées. Or, ici plus que partout ailleurs, étant donné la vigueur de la végétation, palmier nain, jujubier et autres broussailles, caractéristique des terres fortes, les méthodes culturales du fellah sont des plus critiquables. Avec sa charrue ancestrale, il se contente d'égratigner le sol dans les espaces laissés libres entre les touffes de palmier nain et de jujubier. Aussi, il n'est pas douteux que les rendements moyens de 6, 7 et 8 indiqués par le tableau précédent — rendements qui, les années de sécheresse, fléchissent très peu alors que dans le Sud ils tombent de moitié — ne soient susceptibles d'être doublés par le défrichement et la généralisation des procédés de culture moderne. D'ailleurs les rendements moyens obtenus par les Européens, suivant les régions et les cultures, varient de 12 à 18 qx à l'hectare. On peut donc espérer voir, avec le développement de la colonisation, dans un avenir que nous souhaitons rapproché, la production annuelle en céréales et légumineuses de l'ar-

rière-pays portée à 12 ou 13 millions de quintaux ; ce qui rendrait de 4 à 5 millions de quintaux disponibles pour les exportations.

II. — LES CULTURES MARAÎCHÈRES ET PRIMEURS

Les cultures maraîchères ne couvrent, d'après les statistiques, qu'une superficie de 4.430 ha. En fait, il est possible que ce chiffre soit bien au-dessous de la réalité. Cependant cette source de richesse a été ici, comme dans tout le reste du Maroc à peu près complètement négligée jusqu'à présent par la colonisation et par l'Administration. Aussi, on ne trouve actuellement de cultures maraîchères de quelque importance qu'aux environs des villes de Port-Lyautey, de Meknès et surtout de Fès. Un lotissement vivrier a donné à Fès des résultats appréciables qui devraient être un encouragement à la généralisation de cette formule de colonisation, formule qui trouverait plus particulièrement son application à Meknès où des terrains Maghzen ou Guich irrigables et d'une remarquable fertilité, situés à quelques kilomètres de la ville, se prêtent admirablement aux lotissements vivriers. En plus des terrains suburbains, dans l'une et l'autre de ces deux régions et dans celle d'Ouezzan, d'importantes étendues seraient susceptibles d'être utilisées à la production des légumes.

Mais quelles que soit les aptitudes des régions de Meknès, Fès et Ouezzan pour ce genre de culture, le pays par excellence des productions maraîchères est le Gharb. C'est lui qui répond le mieux aux conditions essentielles qui, selon M. Jean BLOTTIÈRE, Ingénieur agronome, Attaché Commercial à l'Office de l'Algérie, président à l'établissement des cultures de primeurs, savoir : hivers doux et humides et proximité d'un port d'embarquement (1).

Ici, le problème des terres et de l'eau si souvent invoqué au Maroc, paraît relativement facile à résoudre. Tout le long des vallées de l'Ouergha inférieur, du Sebou, du R'Dom et du Beth existent d'importantes étendues de terres profondes facilement irrigables en tout temps à l'aide de stations de pompage que l'initiative privée utilise déjà, dans une faible mesure, il est vrai. Sous peu, le barrage du Beth achevé, permettra encore d'affecter de 20 à 30.000

(1) *Cahiers du Centenaire de l'Algérie*, n° 8, p. 26-27.

hectares de terres aux cultures des primeurs ; enfin l'assèchement de la plaine marécageuse du Sebou cette « petite Hollande » (2) libèrera plus de 40.000 ha. appartenant « à la catégorie des terres les plus recherchées dans ce pays chaud et sec, les terres susceptibles d'être irriguées » (3), et valant les « célèbres tchernoziom de l'Ukraine » (4). Les résultats obtenus par la Cie du Sebou sur la rive droite du fleuve sont un encouragement à poursuivre activement l'assèchement des autres merdjas. Il serait donc possible, dans un avenir très rapproché, d'affecter à la culture des primeurs, dans cette région ensoleillée et humide, plusieurs dizaines de milliers d'hectares de terres fertiles, profondes et irrigables et de faire ainsi du Gharb, une nouvelle Mitidja.

Il est vrai toutefois que si la terre et l'eau sont des facteurs indispensables à la réussite de l'entreprise, elles ne suffisent pas, le succès est subordonné à la façon dont ces terres seront alloties. L'exemple de l'Algérie nous montre que si la grande et la moyenne colonisation présentent des avantages incontestables à côté d'inconvénients non moins probants, pour certaines cultures — celles des céréales par exemple — il en est tout autrement quand il s'agit de primeurs qui sont produites, presque en totalité, par la petite colonisation.

Dans la Mitidja, aussi bien que dans les plaines de Bône, de Philippeville et d'Oran, chaque horticulteur travaille avec sa famille et quelques indigènes son lopin de terre souvent inférieur à 10 hectares.

Dans notre jeune Protectorat même, il a été reconnu à l'occasion des discussions du projet du dernier budget et de l'emprunt 1932-37 que « c'est grâce à l'opiniâtreté de la petite colonisation que le Maroc a réussi à se créer un courant d'exportation de légumes primeurs » (5).

Cette petite colonisation, pourtant si délaissée jusqu'à ce jour dans « l'Empire Fortuné », a d'autant plus de mérite qu'elle agit presque toujours avec ses propres moyens. Elle nous paraît seule en mesure de mettre en valeur les

(2) CÉLÉRIER. — *Les Merdjas*, p. 132.

(3) CÉLÉRIER. — *Les Merdjas*, p. 223.

(4) GOULVEN. — *Le Maroc*. — Les ressources de ses régions, sa mise en valeur, p. 67.

(5) M. Stanislas LEJEUNE. — *Rapport du budget de l'Agriculture, 1931-32*, p. 4.

milliers d'hectares de terres irrigables, qu'il s'agisse de les affecter à des cultures maraîchères ou arboricoles primoristes. Le succès de la politique des primeurs, seules capables d'amortir et de renter les centaines de millions absorbés par l'hydraulique, suppose donc avant tout l'abandon par l'Administration de cette formule qui consiste à vouloir faire de la colonisation sans colon ou avec très peu de colons.

Non moins capitale est la question de l'aménagement du débouché naturel, Port-Lyautey, futur port d'embarquement des primeurs. Contrairement à l'opinion intéressée émise par certains, ce port d'embarquement ne saurait, pour le Gharb et tout le bassin du Sebou, être Casablanca, pas plus que Tanger situés l'un est l'autre à 200 km. des lieux de production ; à moins de vouloir limiter la production du Nord aux asperges et à quelques autres primeurs riches qui seules peuvent supporter les frais de transports onéreux ; mais ce serait la vouer à un échec certain.

D'après Jean BLOTTIÈRE, sur près de 700.000 qx de primeurs valant 87 millions qu'exporte chaque année l'Algérie, il y a 400.000 qx de pommes de terre au prix moyen de 125 frs le quintal, 100.000 qx de tomates à 100 frs le quintal, 80.000 qx d'artichauts à 80 frs le quintal, 30.000 qx de carottes de 30 à 60 frs le quintal (6).

A l'encontre de ce que l'on serait tenté de supposer, les légumes exportés à titre de primeurs constituent en réalité une marchandise d'une faible valeur économique et, par conséquent, moins encore que les céréales, ils ne peuvent supporter de longs transports terrestres. C'est ce qui explique que l'on ne les cultive que dans le proche arrière-pays des ports d'embarquement. Aux frais de transports s'ajoutent aussi les frais de déplacement du producteur qui doit se rendre fréquemment au port d'embarquement ; ces frais sont, comme les premiers, proportionnels à la distance. En Algérie, les cultures de légumes primeurs se trouvent à proximité des ports d'Alger, Oran, Philippeville et Bône (7), et ne s'étendent pas au-delà d'un rayon de 60 km. du port

(6) J. BLOTTIÈRE. — *Les produits algériens*. — Cahier n° 9 du centenaire de l'Algérie, p. 33.

(7) J. BLOTTIÈRE. — Cahier n° 9 du Centenaire de l'Algérie. — Les productions algériennes, p. 26-27.

d'exportation (8). Plus loin, mais s'en écartant assez peu, se rencontrent les cultures fruitières dont les produits peuvent supporter des transports plus longs (9).

Nous considérons comme une lourde erreur de supposer que l'avance de 10 ou 15 jours attribuée un peu à la légèreté aux primeurs marocaines sur celles des autres pays exportateurs, suffirait à assurer, à n'importe quel prix leur écoulement sur les marchés mondiaux et permettrait par conséquent d'étendre la zone de production au Maroc jusqu'à plus de 200 km. du port d'embarquement. En réalité, dans ce domaine comme dans toute entreprise de production ou de circulation, l'essentiel n'est pas de produire ou de livrer, mais de livrer à bon compte ; et une fois de plus, le principe de concentration portuaire à outrance apparaît comme néfaste au développement économique du pays. Le seul débouché possible pour le Gharb — qu'il s'agisse de primeurs ou de céréales — est Port-Lyautey. Il convient de l'équiper en conséquence pour qu'il devienne, par la construction du môle en eaux profondes de Méhédy, non seulement un port de marchandises de premier ordre, mais encore un port de vitesse qui sera touché, comme Casa blanca, par les services rapides à destination des grands marchés européens. La mise en valeur de tout le Nord du Maroc français et son orientation vers la culture des primeurs en dépendent essentiellement.

III. — L'ARBORICULTURE.

L'arrière-pays de Port-Lyautey et tout le Nord du Maroc dans son ensemble est favorisé au point de vue arboricole. A côté des espèces méditerranéennes, on trouve dans les jardins de Fès, de Sefrou, de Meknès, sur les terrasses du Zerhoun, aux environs d'Ouezzan et dans les vallées abritées du Moyen Atlas presque toutes les espèces fruitières européennes. Dans cette partie du Maroc, l'arboriculture présente le grand avantage d'exiger peu d'eau d'irrigation, car la pluviométrie est presque partout supérieure à 500 millimètres. Or, d'après M. B. ROZET, Inspecteur d'arboriculture au Maroc, dans les régions où la pluviométrie

(8) H. BAEZA. — *Le rôle économique du port d'Alger*, p. 74.

(9) J. BLOTTIÈRE. — Cahier n° 9 du Centenaire de l'Algérie. — Les productions algériennes, p. 27.

dépasse ou approche 500 m/m, on peut envisager en cultures sèches la création de vergers d'amandiers, d'abricotiers, de pêchers, de figuiers, de poiriers et de pommiers à condition que les arbres soient bien soignés, binés et labourés fréquemment (10).

L'Olivier. — Arbre peu exigeant, s'accommodant de tous les sols non marécageux, il se trouve en abondance sauf dans la plaine du Gharb. L'arrière-pays de Port-Lyautey compte 2.908.000 oliviers, soit 55 % du contingent du Maroc français. Les régions de Meknès et de Fès en comptent à elles seules plus de 2 millions. La part des Européens, en progression sérieuse d'une année à l'autre, dépasse 180.000 dont plus de 105.000 dans la région de Meknès. Les olive-raies indigènes, ici comme dans le Tadla, sont d'une très mauvaise tenue ; les arbres plantés irrégulièrement sont privés de soins et détériorés au moment de la cueillette effectuée par le procédé désastreux du gaulage. Aussi, ils ne donnent pas, il s'en faut de beaucoup, le rendement que l'on serait en droit d'en attendre, et de plus la fabrication d'huile par des procédés rudimentaires donne moins de 15 litres par 100 kg. d'olives fraîches et suffit à peine aux besoins de la population indigène. Les faibles quantités exportées — une centaine de tonnes d'huile d'olive (711.000 francs et 85 t. d'olives (273.000 frs) — est bien loin de compenser la valeur des huiles comestibles importées. Il est à présumer que la mise en état des oliveraies du Nord pourra assurer, un jour, un important tonnage pour les exportations.

L'Amandier. — L'amandier qu'on trouve plutôt dans le Sud du Maroc, vient aussi très bien dans tout le bassin du Sebou. On en compte 130.000 pieds dont 75.000 plantés par les colons.

Les Agrumes. — Orangers, citronniers, mandariniers (ensemble 110.000 pieds dont 30 % aux Européens), espèces qui exigent une température moyenne élevée, des sols frais et facilement irrigables, mais s'accommodent assez mal du voisinage de la mer, ne se rencontraient, il y a quelques années, que dans les jardins entourant les villes, dans quelques vallées des Djebala et sur les pentes du Zerhoun.

(10 L'arboriculture fruitière au Maroc.

Peu à peu, les plantations d'agrumes s'étendent dans les vallées bien abritées du R'Dom et du Beth et dans la plaine de Meknès où les oranges obtenues par les colons rappellent celles de Blida. Tous ces fruits sont consommés sur place, alors que l'Algérie dont la production d'agrumes est évaluée à 800.000 qx en exporte chaque année 200.000 qx valant 25 millions (11).

Les Palmiers-Dattiers. — Au nombre de 140.000 presque tous situés dans les confins, les palmiers-dattiers ravagés par le « bayoud » sont dans un bien triste état et ne donnent encore que des fruits impropres à l'exportation et à la consommation européenne. Les palmeraies du Tafilalet, du Todra et du Drâa sont loin d'offrir actuellement un intérêt comparable à celui des palmeraies du Sud algérien qui fournissent chaque année un important contingent d'exportation.

Figuiers et autres arbres fruitiers (abricotiers, pêcheurs, pruniers, pommiers, grenadiers, cerisiers, etc...). — L'hinterland de Port-Lyautey occupe ici, non seulement le premier rang, mais représente, avec ses 2.450.000 pieds, 50 % des figuiers et autres arbres divers existants au Maroc. De plus, on constate d'une année à l'autre une augmentation de 10 % qui porte à la fois sur les plantations européennes et indigènes, tandis que dans l'hinterland de Casablanca l'arboriculture indigène est nettement en voie de regression. Les plantations européennes (110.000 arbres dont 61.000 pour Meknès) s'accroissent chaque année de 20 à 30.000 et portent de préférence sur l'abricotier, le pêcher, le prunier et à un moindre degré sur les cerisiers, les poiriers et les pommiers. Le cerisier que nous avons trouvé à notre arrivée dans les jardins de Sefrou, paraît devoir réussir dans les vallées abritées du Moyen-Atlas et en bordure du plateau d'El-Hadjeb.

L'abricotier, le pêcher, l'amandier donnent d'excellents résultats dans tout l'intérieur mais plus particulièrement à Meknès, pays de prédilection de l'arbre fruitier où, la production dépassant les besoins locaux, on envisage l'exportation et l'on poursuit la création de confitureries et d'usines de conserves de fruits.

(11) J. BLOTTIÈRE. — Les productions algériennes. — Cahier du Centenaire de l'Algérie, n° 9, p. 28-29.

Les fruits frais ou en conserve sont susceptibles d'alimenter sous peu un commerce d'exportation important et de fournir un fret appréciable à Port-Lyautey. « Dominant toutes nos possibilités d'exportation, l'arboriculture apparaît comme illimitée dans son avenir. C'est par centaines de millions que nous pouvons, si nous le voulons, fabriquer et exporter des fruits » (12).

La vigne. — La vigne existait aussi, comme la plupart des arbres fruitiers, dans le Nord du Maroc avant notre installation et donnait déjà d'excellents raisins, alors que tous les autres fruits indigènes sont de mauvaise qualité ; ce qui montre bien l'aptitude particulière du bassin du Sebou pour cette culture.

Dans le massif du Zerhoun dont les pentes sont tapissées de vigne presque jusqu'au sommet, on trouve 7 ou 8 variétés de raisins superbes, entre autres un raisin blanc délicieux dénommé par les indigènes « El Bakir » qui rappelle beaucoup le chasselas, un raisin muscat « El Muski » de belle qualité et le « Tini » très juteux et très apprécié (13).

Les vignes indigènes de l'arrière-pays de Port-Lyautey qu'on dénombre au pied et non à l'hectare, avec 8.192.000 pieds répartis en totalité dans les régions de Fès, Meknès, Ouezzan et Taza, représentent 56 % des vignes indigènes du Maroc français. L'Administration du Protectorat a longtemps déconseillé la culture de la vigne au Maroc, semblant méconnaître que c'est surtout elle qui a fait la fortune de l'Algérie où les produits exportés sous forme de vins, liqueurs, mistelles, alcools, tartrates, se chiffrant chaque année à un milliard et demi, représentent 40 % de la valeur des exportations (14).

Les rares colons qui, passant outre à ce malthusianisme économique ont néanmoins planté de la vigne, n'ont nullement à le regretter. Le vignoble de l'arrière-pays de Port-Lyautey couvrait déjà en 1930, 3.233 ha. soit 39 % de la superficie des vignobles marocains et environ 8.000 ha. en 1931 dont 4.200 ha. pour la région de Meknès où des rendements de 120 à 140 hl. à l'hectare ont été obtenus dans quelques exploitations. La production de la région de

(12) P. BUTTIN, Avocat. — *Cendrillon ou l'Arboriculture marocaine*, p. 4.

(13) DE PÉRIGNY. — *Casablanca-Meknès-Rabat*, p. 237.

(14) J. BLOTTIÈRE. — *Les productions algériennes*, p. 22.

Meknès, pays de prédilection de la vigne, à elle seule a été, en 1931 de 64.000 hl., en augmentation de 146 % sur l'année précédente, et dépasse 125.000 hl. en 1932. Ces vins qui titrent de 12 à 13° sont des produits parfaitement constitués, quelques-uns peuvent acquérir des qualités remarquables et jouissent déjà d'une certaine renommée. Il est à présumer que d'ici 3 ou 4 ans au plus, la production en vins de cette région sera de l'ordre de 300 à 400.000 hl. et celle de l'hinterland de Port-Lyautey approchera 800.000 hectolitres.

Il n'est pas inutile de signaler aux timorés qu'effraie déjà cet accroissement de production viticole, que le Maroc, où la consommation local augmente rapidement, est encore un grand importateur de vins et de liqueurs. Au cours de 1930 il en a été en effet importé 308.500 hl. valant 60.564.000 francs où les vins ordinaires figurent pour 241.817 hl. et pour 23 millions de francs, en accroissement d'ailleurs de 20 % sur l'année précédente. Tous ces produits souvent de qualité médiocre, viennent pour la plupart de l'étranger surtout d'Espagne et de Grèce, ce qui contribue encore à handicaper la balance commerciale du Maroc. Cependant M. le Sénateur Messimy conseille déjà de prendre des mesures rigoureuses, « draconiennes même, pour enrayer la fièvre de plantation qui sévit » (15). Bien que les Chambres d'Agriculture se soient prononcées récemment contre toute limitation de la production, de toute évidence une réglementation s'imposera sous peu, si l'on veut éviter l'engorgement du marché et l'avilissement des prix. Il serait à souhaiter que cette réglementation vise tant à l'amélioration des produits qu'à la régularisation de la production, et tienne compte dans la fixation des limitations individuelles de plantation, de la nécessité d'accroître le peuplement rural européen. La perspective même d'une production dépassant les besoins locaux ne serait pas une raison suffisante pour arrêter les plantations, car nous ne devons pas perdre de vue que 20 à 25 % des exportations algériennes de vins sont dirigées sur l'étranger (16); mais il conviendrait dès à présent d'orienter la production de manière à faciliter les exportations à l'étranger et l'admission d'un

(15) *Documents parlementaires*. — Sénat. Annexe 704 du 27 octobre 1932, p. 1026.

(16) J. BLOTTIÈRE. — Productions algériennes, p. 21.

contingent à introduire en France. Les colons imitant les indigènes du Zerhoun pourraient aussi produire du raisin de table susceptible d'être exporté comme primeurs en Europe. Les exportations faites à ce titre par l'Algérie sont de l'ordre de 50.000 qx et représentent une dizaine de millions de francs.

Ainsi donc, l'arrière-pays de Port-Lyautey qui occupe une place prépondérante dans l'économie du Maroc Occidental et du Maroc tout entier, pour les céréales, les légumineuses, l'élevage, vient aussi au tout premier rang pour l'arboriculture. Il est d'autant plus intéressant d'encourager cette branche d'agriculture dans le bassin du Sebou, que celui-ci en raison de sa forte pluviométrie, de sa richesse en eau d'irrigation et de la fertilité de ses terres, lui est des plus favorables et qu'il jouit d'un climat convenant très bien au peuplement européen nécessaire à cette exploitation.

L'arboriculture, comme l'horticulture quoiqu'à un moindre degré, s'accommode mal du régime de la grande colonisation en raison des soins absorbants et constants qu'elle exige, et a entraîné en Californie le morcellement des grands domaines (17).

Il n'est pas inutile de signaler que le Maroc importe encore chaque année pour plus de 16 millions de francs de fruits et de 10 à 11 millions de francs de légumes.

IV. — LES FORÊTS

C'est encore dans le Nord du Maroc que nous rencontrons la vraie forêt, et non plus des taches sporadiques boisées comme on est généralement habitué à en voir dans l'Afrique du Nord. Avec ses 1.100.000 ha, l'arrière-pays de Port-Lyautey comporte 44 % de l'étendue forestière du Maroc, mais il réunit certainement plus de 60 % des arbres.

Tout d'abord, la forêt de la Mamora, constituée surtout de chênes-verts, chênes-lièges et faux-poivriers, qui s'étend sur 133.000 ha. entre Rabat, Port-Lyautey et Monod, se prolonge au Nord par les plantations récentes d'eucalyptus, d'acacias, de mimosas et autres essences qui, couvrant les sables arides et une partie des marécages, modifient avan-

(17) G. LOUIS. — *Sources d'eau. Sources d'or. Sources d'hommes*, p. 122.

tageusement à la fois l'aspect désolant de ce paysage et la salubrité de la région.

Les régions d'Ouezzan, de Fès, de Taza possèdent aussi de beaux boisements en bordure du Rif et chez les Riata. Mais c'est surtout dans le Moyen-Atlas central, entre la vallée du Guigou et celle du Serrou, affluents de l'Oum-Er-Rbia, que l'on rencontre les plus beaux peuplements. La forêt de Djaba qui s'étendait jadis d'Ifrane à El-Hadjeb, celles d'Azrou, d'Aïn-Leuh, Bekrit, Itzer, aux essences variées (chênes-verts, chênes-zéens, thuyas, etc...) aux sous-bois verdoyants et touffus rappellent la grande et belle forêt française ; mais au lieu des sapins noirs, ici « les cèdres centenaires étalent largement leur glauque ramure, montent à l'assaut des pentes escarpées et couronnent des pitons isolés » (18).



(Photo Flandrin)
La forêt de cèdres et le troupeau dans la neige.

Avec ses lacs de montagnes (l'Aguelmane Aziza ou lac bleu, l'Aguelmane de Sidi-Ali), ses sources nombreuses et curieuses, notamment celles de l'Oum-Er-Rbia et ses rivières en cascades, cette zone forestière est aussi une région touristique de premier ordre qui a amené M. J. CÉ-

(18) J. CÉLÉRIER. — *Revue de géographie*, n° 1, 1928.

LÉRIER, parlant plus spécialement de la partie comprise entre la vallée du Serrou et la voie Aïn-Leuh-Bekrit-Itzer, à suggérer que si un jour, « l'idée d'un parc national marocain a quelque chance de se réaliser, c'est dans ce pays » (19) qu'on doit le créer.

Ce massif forestier a surtout un rôle d'intérêt général considérable, du fait de son action sur l'économie physique et sur l'équilibre hydraulique du Nord marocain. C'est à lui que le Moyen Atlas doit d'être le « Château d'eau du Maroc » et le réservoir des plaines du Nord. Toute cette zone forestière a une pluviométrie très élevée, 891 m/m à Azrou. L'eau retenue par le manteau végétal s'infiltre lentement dans les couches calcaires jusqu'au substratum imperméable, le long duquel elle glisse pour apparaître sous forme de sources vauclusiennes au bas des falaises de Sefrou à Agourai. Les régions de Meknès et de Fès lui doivent une grande partie de leur fertilité. Aussi, on ne saurait trop encourager la Résidence dans sa politique de conservation, de régénérescence et d'extension de la forêt marocaine si impitoyablement saccagée avant notre arrivée par le bûcheron qui abattait un arbre plus que centenaire pour avoir un madrier de 4 à 5 m. de long (20), et par le berger berbère qui incendiait parfois tout un coin de forêt pour un rayon de miel. Ces faits regrettables ont complètement cessé dans toute la zone occupée et soumise au contrôle des Eaux et Forêts, dont la politique libérale à l'égard des indigènes en matière de pâturages sait prévenir les incendies de forêts si dévastateurs en Algérie. En 1930, sur 2.500.000 ha que comporte le domaine forestier marocain, 325 seulement ont été incendiés.

Considérant, à juste titre, que le reboisement est un corollaire indispensable de l'équipement hydraulique du pays, et pour éviter que les barrages coûteux que l'on élève dans les plaines soient un jour comme à Perrégaux, en Algérie, emportés par les eaux, le Protectorat a affecté un peu plus de 8 millions au reboisement et à la restauration des terrains en montagne, notamment du Haut-Oum-Er-Rbia, du Haut-Ouergha et du Haut-Beth en vue d'y reconstituer le manteau végétal enlevé par l'érosion.

(19) J. CÉLÉRIER. — *Revue de géographie*, n° 1, 1928, p. 116.

(20) DE PÉRIGNY. — *Meknès*, p. 253.

L'exploitation de la forêt marocaine, bien qu'à peine amorcée, constitue déjà une source directe de recettes annuelles que l'Administration évalue à 126 millions 1/2 dont 30.975.000 frs pour les produits exportés, 45.570.000 frs pour les produits consommés sur place et 50 millions pour la valeur des pâturages. En admettant même que ces chiffres soient un peu forcés, la forêt est indiscutablement une source non négligeable de revenus qui portent en grande partie sur les essences vivantes :

Le chêne-liège, arbre que l'on trouve généralement dans les terrains siliceux recevant plus de 600 m/m de pluie, occupe ici 160.000 ha, soit 53 % de la forêt de chênes-lièges du Maroc évaluée à 300.000 ha, alors que celle de l'Algérie, équivalente à la forêt d'Espagne, en couvre 450.000. C'est dans la forêt de la Mamora que l'exploitation du chêne-liège est le plus rationalisée. Parmi les produits qu'il donne, à côté de son bois dur et de son tannin, le liège est de beaucoup le plus important.

On distingue deux sortes de liège : le « liège mâle ou vierge » qui est l'écorce naturelle de l'arbre et le « liège femelle » ou de reproduction qui se forme après le démasclage ou enlèvement de la première écorce. Sur plus de 4 millions d'arbres démasclés par l'Administration des forêts au 1^{er} janvier 1929, la forêt de Mamora en compte 2.343.000.

Le liège commercial ou liège femelle est employé à la fabrication d'une foule d'objets : bouchons, carrés, disques, ustensiles de pêche, tapis de bains, etc... En Algérie, on utilise les débris du liège femelle et le liège mâle mélangés au préalable à de l'huile de lin et à un siccatif, à la fabrication du linoléum. Le liège mauvais conducteur de la chaleur et du son, doit à cette double propriété d'être très employé à la fabrication de briques et panneaux isolants obtenus en comprimant du liège granulé additionné d'un liant (chaux, plâtre, goudron). Ces briques et panneaux sont utilisés pour les revêtements intérieurs des appartements et des chambres frigorifiques. Il y a là pour l'avenir, semble-t-il, un débouché très important qui s'offre à la production du liège, étant donné la tendance actuelle de l'Art architectural et l'emploi croissant des chambres frigorifiques pour la conservation ou le transport à distance

de fruits, légumes, viandes, poissons. Les exportations algériennes de liège atteignent en temps normal 45 à 50.000 t. par an (90 millions de frs). Et dans ces chiffres, les objets fabriqués sur place avec le liège commercial y figurent pour 12.000 t. (21).

Au Maroc, l'exploitation du liège amorcée depuis quelques années déjà a donné en 1929 10.300 t. de liège mâle et 910 t. de liège femelle ; la forêt de Mamora en produit la majeure partie. Cette même année, Port-Lyautey a exporté 2.288 t. de liège mâle et 1.240 t. de liège de reproduction, ce dernier dirigé entièrement sur la Métropole et le premier sur l'Allemagne, les Etats-Unis et les Pays-Bas. L'année suivante, les exportations sont passées à 4.625 t. dont 1.334 de liège femelle. Mais en raison de la crise, les exportations de 1931 sont insignifiantes. Il semble toutefois que la décision prise au congrès de Paris en septembre 1931 par les producteurs de l'Afrique du Nord, du Portugal et de l'Espagne, de maintenir le prix de vente au taux normal basé sur celui de 1913 et de réduire de 50 % les récoltes à venir afin de résorber les stocks existants, aura pour conséquence d'éviter l'avitilissement des prix. Quoiqu'il en soit, le Maroc et en particulier les ports de Rabat et de Port-Lyautey auraient intérêt à créer, comme on l'a fait en Algérie, des industries de transformation sur place de ce produit qui trouverait ainsi un écoulement plus facile. Port-Lyautey pourrait alors escompter pour les exportations un tonnage de 10 à 15.000 tonnes.

Le chêne-vert et le chêne-zéen sont très répandus dans les forêts du Moyen Atlas où on les trouve seuls à partir de 1.150 m. et mélangés aux cèdres au-dessus de 1.250 m. L'aire de plantation approcherait 300.000 ha dans l'interland de Port-Lyautey. Ils fournissent un bois extrêmement dur et compact qui convient très bien pour les traverses de chemin de fer, dont il en a été fabriqué jusqu'à 58.000 en une année (22). Ce bois est encore très employé dans la région de Meknès pour le charonnage.

Le cèdre dont la zone s'étend des Riata au Tadla couvre dans l'arrière-pays de Port-Lyautey 170.000 ha sur 200.000, aire totale occupée par cette essence au Maroc. Les boise-

(21) J. BLOTTIÈRE. — Les productions algériennes, p. 55-56-57.

(22) *Annuaire économique du Maroc*, 1929, p. 259.

ments de cèdres dans le Moyen Atlas commencent à 1.200 m. d'altitude et vont jusqu'à 2.500 m. C'est au-dessus d'Azrou et d'Aïn-Leuh qu'on trouve les plus belles forêts. Arbre de très fortes dimensions, atteignant 50 m. de haut et 3 m. de diamètre à la base et dont la longévité s'élève à plusieurs siècles, le cèdre produit un bois d'une belle coloration, d'un blanc jaunâtre veiné de brun. Il convient très bien pour l'ébénisterie et la menuiserie. Les plafonds et les charpentes ainsi que les menuiseries des maisons indigènes de Meknès et de Fès sont en cèdre. Il pourrait aussi servir à faire des traverses de chemin de fer. La résine dont il est imprégné lui donne une odeur agreable et le rend imputrescible. Par distillation, on obtient une essence employée en pharmacie. Des exploitations de ce genre ont été amorcées dans la région de Meknès.

Le thuya, arbre de moyenne grandeur, pouvant atteindre 15 m. de haut et de 1 à 2 m. de circonférence, mais dépassant rarement ici 4 à 6 m. de haut et 1 m. de tour, se rencontre plutôt dans le Grand Atlas et n'occupe que 25.000 ha, seul ou mélangé à d'autres essences. Le bois de thuya ou arar, de coloration rouge brun, très dur et lourd, se travaille bien et est susceptible de pendre un très beau poli. Employé par les indigènes à la construction des charpentes et des terrasses, il sert aussi en ébénisterie à la fabrication des jolies tables de Mogador, de Salé et de Rabat. La loupe de thuya, excroissance qui se produit sur la souche de l'arbre à la suite d'exploitations répétées, de traumatismes ou d'incendies, fournit à l'ébénisterie de luxe un bois de placage de nuances variées et riches qui ne le cède en rien aux bois exotiques les plus précieux. Cet arbre fournit encore une résine qui, sous le nom de gomme sandaraque, n'est actuellement exportée que par les ports du Sud, mais qui pourrait l'être au même titre par Port-Lyautey pour les forêts du Nord.

Parmi les autres essences, on cite encore le génévrier thuriféraire et le génévrier de Phénicie qui se substituent au cèdre à partir de 2.000 m., mais ils sont d'un emploi assez rare.

Le tizra n'est pas à proprement parler une essence forestière, mais un arbuste épineux. Il se présente sous forme de touffes de 3 à 4 m. de haut et se rencontre le plus sou-

vent mélangé au chêne-liège dans l'arrière-pays de Port-Lyautey et de Rabat. Son exploitation donne lieu par Port-Lyautey à un commerce d'exportation de 12 à 15.000 t. dirigées sur la France, l'Italie et les Pays-Bas où ce bois est utilisé dans les tanneries.

Produits tannants. — Bon nombre des essences que contiennent les forêts marocaines (le chêne-vert, le chêne-zéen, le tizra, le chêne-liège dont l'écorce intérieure est tannifère) pourraient produire « l'écorce à tan » dont l'Algérie exporte chaque année 7.000 t. (4 à 5 millions de frs). Ici, les indigènes utilisent ces écorces pour leurs tanneries rudimentaires.

Quels que soient les résultats obtenus, on est bien forcé de reconnaître, qu'en dehors du chêne-liège, la mise en valeur des autres boisements du Maroc est à peine amorcée. Les forêts du Moyen Atlas notamment renferment des richesses dont l'exploitation se trouve enrayée par la crise économique mondiale qui a entraîné une baisse considérable sur les bois, et plus encore par l'absence de voies de communication appropriées.

A partir de Meknès, située à plus de 100 km. du centre de la zone forestière, les transports s'effectuant sur routes sont beaucoup trop onéreux pour les bois, marchandise pondéreuse et pauvre qui ne supporte que les tarifs ferroviaires. Aussi, le plus souvent, les coupes mises en adjudication en vue de régénérer la forêt restent sans amaleurs ou sont cédées à vil prix.

L'exploitation de la forêt d'Azrou, Aïn-Leuh et Khénifra, la plus belle du Maroc, ne donne que 10.600 t. de bois, d'une valeur de l'ordre de 1 à 2 millions de francs, alors que par ailleurs le Maroc importe chaque année pour 40 à 50 millions de francs de bois (43.498.000 frs en 1929). Il est regrettable que la voie de 1 m. qui devait relier Meknès à Khénifra avec embranchement sur Aïn-Leuh et dont l'infrastructure et les gares ont été construites sur près de 40 km., n'ait pas été réalisée. La mise en valeur des forêts du Moyen Atlas dépend de l'équipement ferroviaire de cette région.

V. — L'ELEVAGE

L'élevage constitue, avec l'agriculture, la principale ressource de toutes les régions de l'arrière-pays de Port-Lyautey. Le cheptel comprend, aux dernières statistiques, 5.480.000 têtes, c'est-à-dire près du double du cheptel de l'arrière-pays de Casablanca et 38 % du cheptel total du Maroc français. Contrairement à ce qui a lieu partout ailleurs, ici on constate une progression assez élevée sur les bovins et ovins, qu'il s'agisse du troupeau indigène ou du troupeau européen. Peut-être faudrait-il attribuer cela à l'influence bienfaisante du colon français dont l'indigène, quelquefois son associé, suit l'exemple et met plus ou moins à profit les conseils.

De toutes les zones du Maroc, le bassin du Sebou est celle qui présente les conditions les plus favorables à l'élevage par son climat, l'abondance de l'eau et la richesse des pâturages ; aussi les troupeaux indigènes y dépérissent beaucoup moins qu'ailleurs au moment de la sécheresse. Le tableau ci-après permet de se rend compte de la répartition de ce cheptel par région. Il faudrait y ajouter les chiffres inconnus des tribus insoumises.

Les bovins et ovins tiennent dans l'économie de cet arrière-pays une place prépondérante et celui-ci se classe nettement en tête.

Les bovins. — On y compte 696.148 bovins, soit 34 % du contingent du Maroc Occidental français, alors que l'arrière-pays de Casablanca en a seulement 402.000. Ces bovins appartiennent en majeure partie à la race brune de l'Atlas. D'un poids moyen de 300 kg., ils varient beaucoup comme taille selon l'abondance des pâturages. Au printemps, ils engraisseraient rapidement ; soignés convenablement dès leur jeune âge, ils prennent à la fois de la taille et de la conformation, peuvent atteindre 500 kg. et donner un rendement de 55 %. Aux environs d'Oulmès, il existe une race à muqueuse blonde que le Service de l'Élevage s'efforce de reconstituer. Les colons très absorbés jusqu'à présent par le défrichage des terres et l'équipement de leur ferme, se sont peu occupés d'élevage. Néanmoins, leur part dépasse 11 % du cheptel bovin dans le Gharb. Ici et dans les plaines de Meknès et de Fès, on trouve quelques fermes d'embouche et d'importants troupeaux laitiers dont les vaches, bien abritées, sont l'objet de soins réguliers et reçoivent un supplément de nourriture. Grâce à ces soins et à une sélection pratiquée depuis longtemps, on a obtenu des types intéressants dont le rendement moyen journalier fournit 14 litres d'un lait excellent et très riche en matière grasse : 1 kilogramme de beurre est obtenu parfois avec 12 litres de ce lait, alors qu'en moyenne on l'obtient avec 18 ou 19 litres. Selon M. CHAPUIS, Inspecteur du Service de l'Élevage, ces résultats très intéressants mettent, au point de vue beurrier, « la vache de Meknès au niveau de celle de Jersey » (23). Meknès, dont le troupeau laitier dépasse 2.000 têtes, possède de belles laiteries modernes ou des vaches de races françaises et hollandaises pourvues d'une nourriture abondante, abritées et soignées aussi bien que dans leur pays d'origine, donnent jusqu'à 18 litres de lait.

(23) *La Terre marocaine* (numéro spécial). — Meknès : sa foire-exposition, mai 1930.



MEKNÈS : Une laiterie moderne.

Dans le Gharb, où l'abondance de l'eau et la fertilité des terres alluvionnaires facilitent la création de luzernières, l'industrie du beurre et du fromage a pris un certain développement. Cette industrie ne saurait être trop encouragée, étant donné que le Maroc importe chaque année pour 28 à 30 millions de francs de produits laitiers.

Parmi les nombreux croisements de bovins tentés dans le Nord avec le zébu et les reproducteurs de races montbéliarde, gasconne et autres, c'est avec le premier qu'on a obtenu les meilleurs résultats ; les produits sont à la fois très améliorés et très rustiques, mais leur caractère sauvage les rend dangereux. Les croisements ne peuvent guère être entrepris dans le milieu indigène en raison des soins exigés par les jeunes élèves.

Les ovins. — Le cheptel ovin, beaucoup plus important encore, presque double de celui de l'arrière-pays de Casablanca, compte 3.012.000 têtes, en augmentation de 150.000 sur l'année précédente ; il représente 12 % du cheptel ovin du Maroc Occidental français ; Meknès avec 872.000 têtes est la région du Maroc qui possède le cheptel le plus important. La part des Européens est de 55.000 têtes dont 28.000

dans le Gharb et plus de 15.000 à Meknès. Le cheptel ovin de cette zone comprend plusieurs races plus ou moins franches.

Le mouton des Beni-Ahsen offre, comme le mouton du Tadla, beaucoup d'analogie avec le mérinos d'Espagne ; de grande taille, difficile à engraisser, il donne une viande peu appréciée ; mais sa toison d'un poids moyen de 2 kg., atteignant parfois 5 kg. sur les sujets de choix, donne une laine très fine du type Aboudia. Le mouton Berbère ou Chleuh est au contraire petit et très trapu. D'un poids moyen de 15 à 30 kg., très bon animal de boucherie, bien engraisé il donne, comme dans le Tadla et le Dir, un rendement de 40 à 50 %. Par contre, sa toison abondante, mais très jarreuse, ne fournit qu'une laine grossière. Ce mouton est d'une grande rusticité et supporte très bien le climat rude du Moyen Atlas où on le trouve surtout. L'amélioration de la toison pourrait se faire par des croisements avec des races à laine plus fine, mais ce serait au détriment de la rusticité de la race parfaitement adaptée au milieu. Chez les Zaïan en bordure du Tadla, il existe un métis, produit du croisement berbère avec le mouton du Tadla. De même l'influence des moutons de race arabe à laine plus fine se fait sentir dans le voisinage de la plaine.

En tirant vers le seuil de Taza, on trouve le petit mouton de la Moulouya à l'état plus ou moins pur qui est exporté sur Marseille sous le nom de mouton d'Oran. Une faible exportation se fait aussi vers la zone espagnole.

La plus grande partie du cheptel bovin et ovin, qui donne cependant lieu à un commerce intérieur intense, est consommée sur place. Port-Lyautey n'exporte jusqu'ici que 200 à 300 bêtes à cornes par an.

En raison de manque d'eau et de fourrages, les moutons, sauf dans le Gharb, sont souvent soumis à un mouvement de transhumance qui règle et domine, en quelque sorte, la vie de l'indigène. Cette transhumance est particulièrement caractérisée dans le Moyen Atlas. En octobre, les tribus chassées de la montagne par la neige, se réfugient dans la région des ksours : Békrit, Itzer, etc..., où elles cultivent leurs champs. Continuant ensuite leur mouvement vers l'Ouest et le N.-O., elles descendent dans l'« Azarar » où elles passent l'hiver, et s'étendent même par vagues suc-

cessives jusqu'à Agouraï, Oulmès et Moulay-Bou-Azza. Ce mouvement ne saurait s'expliquer uniquement par les intempéries, étant donné que la région d'Itzer et de Békrit, à peine évacuée par les Beni--M'Guild, est occupée par les Marmoucha venus du Nord. Au printemps commence un mouvement inverse ; les tribus regagnent leurs terres de cultures pour semer le maïs, et rejoignent ensuite la haute montagne.

Les bovins comme les ovins ne reçoivent en général aucun soin de la part de l'éleveur indigène. Cependant, dans les environs d'Itzer et de Békrit, on trouve quelques luzernières, et le Service de l'Élevage régional avec le concours du Commandement est parvenu à obtenir des indigènes la construction d'un certain nombre d'abris. Le programme de ce service réside essentiellement dans l'amélioration des races locales par voie de sélection, la création de bergeries dans le Moyen Atlas, d'abris et de réserves de fourrages : luzerne pour l'été, facile à cultiver étant donné l'abondance de l'eau, avoine sèche ou autres graminées pour l'hiver. Création d'abris et constitution de réserves fourragères supposent la suppression, ou tout au moins la limitation de la transhumance, mesure qui serait, paraît-il, parfaitement réalisable. Dans la zone complètement pacifiée qui s'étend entre Agouraï, Azrou, Aïn-Leuh, Khénifra et Oulmès, des lots de colonisation pourraient être avantageusement créés, à condition toutefois d'y construire quelques voies d'accès. Toute cette immense région n'est pas, il s'en faut de beaucoup, dépourvue de toutes ressources, elle offre en maints endroits de très bonnes terres de cultures.

Caprins. — Non négligeables en montagne, les caprins peuvent s'alimenter là où le mouton meurt de faim. Ils sont représentés par 1.350.000 têtes appartenant en quasi-totalité aux indigènes.

Porcs. — L'élevage du porc est assez développé dans le Gharb ; l'effectif de l'arrière-pays est de 22.700 têtes, soit près de la moitié du contingent marocain. Cependant, il n'en a été exporté par Port-Lyautey que 2.274 en 1931, dirigés sur la Métropole. Le reste est consommé sur place.

Les mulets. — Le mulet marocain, animal rustique et robuste, apte au service de bât et de trait a une valeur supérieure à celle du cheval. Le Service de l'Élevage s'efforce de remédier à son défaut de taille par l'importation de reproducteurs pyrénéens ou espagnols. L'arrière-pays de Port-Lyautey, avec ses 57.000 mulets, réunit 57 % du contingent de la zone française. Il vient aussi au premier rang pour les chevaux (71.000 têtes), animaux rustiques adaptés au milieu. Les haras marocains en poursuivent l'amélioration par croisements avec des pur-sang arabes.

Il y a encore 130.000 ânes et près de 10.000 chameaux. Ces derniers se rencontrent surtout dans les Confins et dans la région de Taza. Pour ces quatre dernières catégories : mulets, chevaux, ânes, chameaux, comme pour les chèvres, la part des Européens est très faible.

Laines, cuirs et peaux. — Ce cheptel produit des quantités très importantes de laines, de cuirs et de peaux, mais qui sont en majeure partie absorbées par les besoins locaux. La laine sert à la fabrication des vêtements et des tapis, soit dans les tribus, soit dans les grandes villes du Nord, articles qui sont utilisés sur place ou achetés par les touristes. Les peaux préparées dans les tanneries indigènes alimentent les industries des villes. Les exportations de laines et de peaux faites par Port-Lyautey sont bien faibles.

L'apiculture. — Elle est relativement développée dans le Nord où les races indigènes ont été sérieusement améliorées par des croisements avec des races faverolle, espagnole et bressane. Ces résultats sont très sensibles dans les régions de Meknès et du Gharb. L'apiculture, pas plus d'ailleurs que l'apiculture, ne donne lieu ici à un commerce d'exportation.

Ainsi, l'arrière-pays de Port-Lyautey occupe encore pour l'élevage un rang prépondérant qui ne pourra progresser, car son cheptel est susceptible de s'accroître, dans de notables proportions et pourra alimenter un jour un commerce d'exportation de quelque importance.

SECTION V

Les Produits du Sous-Sol

Déjà M. FISCHER avait attiré l'attention sur la ressemblance générale qui existe entre le Maroc Occidental et la meseta ibérique, particulièrement riche en mines métallifères et en Houille. Selon M. Aug. BERNARD (24), le développement des terrains primaires distingue le Maroc de l'Algérie et de la Tunisie, et lui ouvre des perspectives nouvelles, tant au point de vue des substances à rechercher qu'au point de vue de la nature des gîtes.

L'inventaire des ressources du sous-sol marocain, bien peu avancé en général, est à peine amorcé dans le Nord, en raison de l'insécurité relative qui régna jusqu'à ces derniers temps dans les zones montagneuses. Néanmoins, la variété des terrains peut servir d'encouragement aux plus beaux espoirs. Les matériaux de construction y sont aussi abondants que variés : les indigènes fabriquent de temps immémorial de la chaux, du plâtre, des briques, notamment aux environs des villes de Fès et de Meknès ; près de Petitjean, on a découvert des calcaires propres à la fabrication des ciments et chaux hydrauliques ; à Bou-Knadel on extrait des calcaires utilisés à la fabrication des tuyaux.

Dans les vallées de l'Ouergha, du Rdat, près de Meknès et d'Agouraï existe du gypse qui peut donner de très bon plâtre ; ce gypse était utilisé autrefois à la fabrication de stuc employé pour la décoration des palais des Mérinides et des demeures des notables des deux capitales. Près d'Agouraï, on trouve des ardoisières pouvant fournir des produits remarquables par leur finesse (25). Aux environs de Fès, dans le Rif, le Zerhoun et le Moyen Atlas existent des mines de sel gemme. Le Zerhoun renfermerait aussi de l'onyx.

Les gisements métallifères. — Le fer se rencontre en maints endroits du Moyen Atlas et du Grand Atlas. DE

(24) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 461.

(25) Léon PETIT. — *Le port de Rabat : Son hinterland*, p. 52.

SEGONZAC nous signale déjà (26) que des échantillons de certains minerais de fer ont été recueillis : de l'hématite à l'Ari-Boudaa et aux collines du Sud de la chaîne du Fazaz ; de la limonite à l'Ari-Aïachi et au Tizi-Doumilililn ; du fer oligiste pailleté à l'Ari-Addou et sur le flanc Nord du Haut-Atlas ; des fragments de pyrites de fer à l'Aïn-Sebou ; des échantillons de galènes à l'Ari-Addou où l'exploitation de minerai aurait été faite.

A Khénifra, le Service des Mines a déterminé déjà un gisement d'environ 50 millions de tonnes de minerai de fer qui titre de 50 à 55 % (27) ; mais ce minerai a le grave défaut d'avoir une forte teneur en sulfate de baryte difficile à éliminer. Des travaux d'études se poursuivent en vue d'aboutir à la définition d'une méthode d'utilisation rationnelle (28). Son exploitation exigera au préalable l'établissement d'un chemin de fer. Le tracé Khénifra-Meknès mettrait ce gisement à 260 km. de Port-Lyautey, trajet indiscutablement plus court que celui de Khénifra-Tadla-Oued-Zem-Casablanca. Il est inutile d'insister sur l'intérêt qu'il y a à adopter le tracé le plus favorable celui qui offre le parcours le plus réduit, quand il s'agit de transports de minerais. Le sort de l'exploitation minière en dépend essentiellement.

Quoiqu'il en soit, ce gisement constitue une fortune latente qui n'est pas à dédaigner car les grands pays et groupements métallurgiques cherchent à s'assurer par des contrats des gisements nouveaux. Le conseil d'administration des Aciéries de Longwy rappelait récemment que, même en ce qui concerne le fer oolithique, les réserves de nos départements du Nord-Est sont loin d'être inépuisables.

Les filons de plomb sont nombreux : ceux du Djebel Chiker, près de Taza ont donné lieu à une exploitation partielle que permettra peut-être de développer la construction de la voie ferrée normale de Fès-Oudjda. Mais les plus riches filons sont ceux de la Haute-Moulouya : Tittaouine, Bouselloum, Mibladen et Aouli qui passent pour être les plus puissants gisements de plomb de l'Afrique du Nord. La production annuelle de Aouli et de Mibladen pourraient être respectivement de 8.000 et 6.000 ton-

(26) *Voyages au Maroc 1899-1901*, p. 352.

(27) MAUCHAUSSÉ. — *L'évolution du régime minier au Maroc*, p. 469.

(28) Rapport de M. DU PAC sur le budget de 1932.

nes. L'exploitation a dû être arrêtée en raison du coût élevé du transport qui s'effectuait par la voie de 0 m. 60 jusqu'à Oudjda, d'où le minerai était dirigé sur Oran. Cependant, la Société des Mines d'Aouli qui a porté son capital de 25 à 37.500.000 frs, n'en poursuit pas moins l'équipement des mines par la construction d'une centrale hydroélectrique et d'une laverie en montagne (29).

Le zinc existe fréquemment à côté du plomb ; des permis de recherches se rapportant au zinc, cuivre et antimoine ont été délivrés pour différents points de l'interland.

L'exploitation rationnelle de ces richesses reste subordonnée à la liaison ferroviaire de Midelt avec Port-Lyautey, son débouché naturel situé à 327 km., tandis que la distance Midelt-Nemours est de 520 kilomètres.

Combustibles minéraux. — Si, pour la houille, l'occidental et en particulier le Nord est beaucoup moins favorisé que l'Oriental où 15 millions de tonnes auraient été recon nues dans les bassins de Djerada et de Kenadza, il paraît offrir de plus grandes possibilités pour le pétrole.

La houille. — Des bassins houillers dont on ignore l'importance continueraient celui de Kenadza vers le Tafilalet et le Guir. Des blocs roulés auraient été observés dans la vallée du Guir, et les indigènes prétendent qu'il y aurait du charbon au Tafilalet (30).

Pétroles. — Des sources pétrolifères depuis longtemps connues des indigènes étaient déjà signalées par l'explorateur BRIVES (31). Le pétrole suinte en de nombreux points de la bordure méridionale de l'arc Rifain « depuis le Fokra à l'Ouest, jusqu'au Djebel Tizroutine à l'Est » sur environ 200 km. de longueur (32). D'autres suintements ont aussi été observés dans le Moyen Atlas et sur les pentes du Zerhoun.

Les constatations faites, « rapprochées de similitudes de structure avec les Karpathes, ont donné d'abord de grands espoirs fortifiés par quelques venues d'huile dans de modestes sondages. L'huile a tari, les capitaux aussi » (33) ;

(29) Rapport de M. DU PAC (budget 1932 et emprunt).

(30) D^r RUSSO. — *Revue de géographie du Maroc*, 2^e trimestre 1926, p. 99.

(31) BRIVES. — *Voyages au Maroc*, p. 476.

(32) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 467.

(33) CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 174.

en réalité, on opéra longtemps avec des moyens insuffisants.

Les suintements en bordure méridionale du Rif peuvent être classés selon Aug. BERNARD en quatre groupes : ceux du Gharb, du Tselfat, des Cheraga et de Tizroutine.

Des groupements puissants disposant de plus de 60 millions, constitués récemment avec l'appui du Gouvernement Chérifien, ont pu entreprendre une grande campagne de sondage avec un matériel perfectionné et pouvant donner des résultats décisifs (34).

Dès 1929, à la suite des résultats des recherches poursuivies dans le Gharb « le professeur YUNG de l'Université et de l'École de pétrole de Strasbourg, d'accord avec M. DAGUIN de l'Université de Bordeaux, M. MRAZEC le grand spécialiste roumain, affirmait qu'en aucun pays soumis à l'influence française les indices pétroliers n'étaient aussi concordants » (35).

L'activité déployée au cours de 1931 est représentée par d'importants sondages qui ont permis de confirmer et compléter les nombreux indices déjà observés. A l'Est de l'etitjean, un sondage de prospection géologique a rencontré du pétrole à faible profondeur et a donné pendant plusieurs semaines un débit régulier de 1.500 litres par jour (36). Au Djebel Bou-Kennefoud, sur la route de Petitjean à Meknès un premier niveau reconnu à 470 m. de profondeur aurait donné en juin 1932 jusqu'à 2 tonnes par jour d'un excellent pétrole (37). Nous sommes actuellement en possession d'un programme d'exploration systématique très précis dont l'exécution commencée au début de janvier au Tselfat, à 18 km. de Petitjean, par un forage aurait donné, à une profondeur de 125 à 150 m., un débit journalier de 3.500 à 1.000 litres (38). Si ce débit déjà intéressant se maintenait, de nouveaux espoirs beaucoup plus grands seraient permis. Près de Taza, au Tizroutine, un forage donnerait un débit journalier de l'ordre de 1.000 à 2.000 litres.

(34) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 467.

(35) MAUCHAUSSÉ. — *L'évolution du régime minier au Maroc français*, p. 229.

(36) MAUCHAUSSÉ. — *L'évolution du régime minier au Maroc français*, p. 313.

(37) *Echo du Maroc*, 18 juillet 1932.

(38) *Echo du Maroc*, 1^{er} mars 1932.

Ainsi, « la légende du pétrole au Maroc » deviendrait donc une réalité susceptible d'ajouter avec la houille de nouvelles possibilités d'industrialisation de ce pays.

Le sous-sol de l'arrière-pays de Port-Lyautey, sans présenter des richesses aussi certaines et importantes que les gisements phosphatiers de la Haute-Chaouia ou du Gantour, peut fournir un jour un important fret de sortie.

SECTION VI

Le Peuplement, l'Industrie, les Courants commerciaux et les centres d'attraction

I. — LE PEUPLEMENT.

Le facteur humain conditionne toute vie économique, qu'il s'agisse de production, de consommation ou de circulation. Or, la densité démographique ici est bien faible, dans son ensemble, aussi bien en éléments européens qu'en éléments indigènes, eu égard à la fertilité du sol. Le bassin du Sebou, région riche et de concentration, lieu de passage des grandes migrations de peuples et de tribus, où les races se sont heurtées et mélangées et ont essayé de se fixer (1), « vrai cœur de l'Empire » où deux capitales sur quatre sont établies et dont la troisième en bordure commande le passage du Sud, a été cependant dépeuplé à plusieurs reprises par des luttes sanglantes. Au dernier recensement (mars 1931) l'arrière-pays de Port-Lyautey comptait, y compris les populations insoumises, un total de 1.626.000 habitants dont 43.000 Européens civils et 25.000 militaires non marocains. Si depuis 1926, la population indigène a peu augmenté, la population européenne par contre, qui n'était que de 22.670 habitants a presque doublé. Mais cet accroissement de l'élément européen porte principalement sur la population urbaine. C'est ainsi que de 1926 à 1931, la population civile européenne de Meknès est passée de

(1) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 64.

1.923 à 9.915, celle de Fès de 3.559 à 9.640, celle de Port-Lyautey de 3.900 à 5.500. Bien que les Européens possèdent dans cet hinterland 310.000 ha. de terres réparties en 1.300 exploitations, la population rurale européenne n'est encore que de 4.628 habitants contre 1.300.000 ruraux indigènes, soit un Européen pour 280 Indigènes. Dans la région la plus favorisée, celle de Meknès (1.583 Européens), il y a un Européens pour 110 Indigènes.

La répartition de la population indigène est très inégale, et sa densité n'est pas forcément en rapport avec la fertilité du sol. Le Gharb, l'une des régions les plus fertiles, peuplé de 220.550 habitants, n'a que 26 habitants au kilomètre carré. Par contre, les environs d'Ouezzan, les Djebballa, la plaine de Cherada ont des densités très fortes (40 à 50 habitants au kilomètre carré). D'une façon générale dans la région de Fès, la densité de la population indigène est très élevée ; ainsi que dans certaines parties de celle de Taza. Cette densité est, au contraire, bien moins élevée dans la région de Meknès. Dans le Moyen-Atlas, où les indigènes éparpillés en été dans les clairières de la zone forestière sont obligés quand vient l'hiver de redescendre dans les vallées, habitent les tribus berbères qui passent pour les plus fortes et les plus nombreuses du Maroc : les Riata, les Beni-Ouaraïn, les Aït-Ioussi, les Beni-M'Guild et les Zaïan (2). Cependant dans ces massifs les surfaces occupées par les neiges en hiver sont trop importantes pour que la population puisse être d'une bien grande densité.

La vallée supérieure de la Moulouya est faiblement peuplée, et le Haut-Atlas n'a qu'une population extrêmement réduite, groupée dans des vallées très étroites où se concentre la vie économique. Les vallées supérieures, en particulier celles du versant méridional d'une grande pauvreté, sont presque désertes. Au delà du Grand-Atlas, le bassin du Guir et du Ziz (Tafilalet) ont une population qui paraît être bien au-dessous des évaluations faites sur la foi des renseignements fournis par les indigènes. « Les oasis n'y forment que d'étroites lignes disposées le long des rivières dont les eaux superficielles ou souterraines permettent l'irrigation des palmeraies et des cultures » (3). Après le dernier puits

(2) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 139.

(3) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 139.

et la dernière séguia, il n'y a plus que quelques milliers de nomades vivant d'élevage et de rapines.

Au point de vue de leur genre de vie les indigènes de cette partie du Maroc se divisent en nomades et en sédentaires (ruraux et citadins), et leurs besoins en objets d'importation varient, faiblement il est vrai, selon qu'ils appartiennent à l'une ou à l'autre de ces deux catégories. Les conditions du milieu géographique dictent en quelque sorte les conditions de vie de l'indigène et l'on a pu dire que « la carte de répartition des sédentaires et des nomades, comme celle de la végétation, se superpose très exactement à la carte des pluies » (4). Aussi, dans le Nord les belles plaines du Sebou moyen et inférieur, celles de Meknès, de Fès et les avant-monts du Rif sont partagés en un certain nombre de grandes tribus, agriculteurs en général fixés au sol d'une façon permanente et parfois groupés en villages au milieu de jardins et de vergers, comme dans les Djebalas, les environs d'Ouezzan, les vallées de l'Ouergha, du Leben et de l'Innaouen, le pays des Cheraba et des Haïana où ils habitent de préférence des noualas.

D'autres tribus au contraire comme les Beni-Ahsen, les Guerrouane et les Beni-M'Tir, habitent la tente et sont soumises à un déplacement saisonnier de faible amplitude. Le Zerhoun, d'après M. CÉLÉRIER », est le seul des massifs pré-rifains à individualiser nettement les groupes humains qui l'habitent » (5). Ici, les indigènes presque exclusivement arboriculteurs et horticulteurs, ont des maisons de pierre groupées en villages qui, accrochés au flanc de la montagne émergent au milieu des oliveraies et des vergers et surplombent au Sud et à l'Est la plaine de Meknès.

Dans certaines vallées du Moyen-Atlas, en bordure de la zone forestière, une partie de la population habite de pauvres « maisons en pisé, larges et basses, comme écrasées sur le sol, percées d'un trou qui sert de cheminée » et alignées le long d'une rivière, comme à Aïn-Leuh. Mais la plus grande partie des populations du Moyen-Atlas composée de pasteurs pourvus de la grande tente en poil de chameau et en laine, « est soumise à un vrai nomadisme conduisant la famille entière à des habitats successifs, par l'intermé-

(4) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 142.

(5) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 47.

diaire de mouvements verticaux évoquant ceux des vallées alpestres » (6). C'est le cas des Marmoucha qui, des Hauts-Plateaux descendent dans la plaine d'Engil et de la Haute-Moulouya, des Beni-M'Guild qui, poussant devant eux les Aït-Sgougou, descendent vers l'« Azarar ».

Dans certaines fractions, au mouvement de transhumance pastorale s'ajoute un mouvement de transhumance agricole. Mais « ces déplacements saisonniers s'accompagnent de nombreux aspects de vie sédentaire. Le type du village du Dir pénètre à l'intérieur, remontant les hautes vallées. La présence de boutiques et de marchands fait d'Ouaouizert, d'Arbala, de Kebbad, surtout d'Azrou autre chose que des agglomérations purement rurales ; Khénifra est une véritable petite ville » (7).

Sédentaires et nomades de l'Atlas et des confins mènent une vie également fermée à laquelle l'industrie domestique pourvoit presque entièrement. Ils n'achètent comme objets d'importation que des denrées coloniales, sucre, café, thé et quelques étoffes légères.

Le dernier recensement montre que les immigrants, qui au début se fixaient presque exclusivement à Casablanca lieu de débarquement, se portent de plus en plus vers le Nord du Maroc ; le bassin du Sebou et la région de Rabat. L'arrière-pays de Port-Lyautey à lui seul, groupe actuellement 25 % de la population européenne du Maroc français au lieu de 21 % au recensement de 1926.

Les citadins que l'on oppose aux campagnards et qui, d'après M. CÉLÉRIER (8), représentent 13 % de la population indigène de l'ensemble du Maroc (545.000 sur 4125.000 habitants au recensement de 1926) forment ici, une proportion de 23 % bien supérieure à la moyenne. Pour l'élément européen, la proportion de citadins, 89 %, est extrêmement forte. Augustin BERNARD note que la vie urbaine au Maroc a toujours été plus développée qu'en Algérie (9). Cette population urbaine se répartit entre un certain nombre de villes dont les plus importantes comptaient au recensement de 1931 :

(6) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 73.

(7) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 74.

(8) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 97.

(9) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 178.

Fès, troisième ville du Maroc : 112.460 habitants dont 9.640 Européens, 90.380 Musulmans, 7.820 Israélites et 4.620 militaires non marocains; l'accroissement de la population depuis 1926 est de 27 %. Le montant des constructions édifiées de 1927 à 1931 s'élève à 173 millions de francs.

Meknès, quatrième ville : 57.000 habitants dont 9.945 Européens, 36.460 Musulmans, 7.750 Israélites et 2.850 militaires non marocains. La population de Meknès qui a augmenté de 90 % de 1926 à 1931 dépasse actuellement 65.000 habitants dont plus de 15.000 Européens. La valeur des constructions édifiées de 1927 à 1932 s'élève à 170 millions de francs.

Taza : 14.340 habitants dont 3.420 Européens, 1.626 militaires non marocains et 9.294 Musulmans et Israélites.

Port-Lyautey : 21.251 habitants, dont 5.482 Européens, 13.350 Musulmans, 365 Israélites et 2.054 militaires non marocains. La population de cette ville qui, cinq ans auparavant, n'était que de 9.931 habitants a donc augmenté de 113 %. C'est le plus gros pourcentage d'accroissement constaté au Maroc depuis l'occupation française.

Cuezzan est peuplée de 15.870 habitants dont 753 Européens et 1.554 Israélites, son accroissement sur 1926 a été de 23 % et porte presque uniquement sur la population indigène, à l'encontre de ce qui a eu lieu à Fès, à Meknès et à Port-Lyautey où l'élément européen a plus que doublé.

Sefrou a 10.079 habitants 218 Européens seulement, et 4.046 Israélites, soit 40 % de sa population.

Moulay-Idriss, cité très sainte longtemps interdite aux Européens, a près de 7.000 habitants presque tous Musulmans. C'est comme Sefrou une ville à peu près stationnaire.

Sans être très évolués, les citoyens indigènes sont en général beaucoup plus raffinés que les ruraux, ont des besoins plus grands et plus variés et contribuent dans une plus large mesure à accroître la circulation des produits. Aussi, le mouvement commercial est-il beaucoup plus intense dans le Nord du Maroc entre les ports et l'intérieur, que dans le centre où il n'existe aucune grande ville

en dehors de celles de la côte. L'un des effets immédiatement tangibles (10) des transformations effectuées par le Protectorat est la tendance à voir se créer, à l'emplacement des souks indigènes, de petites villes qui deviennent des marchés permanents analogues à nos marchés ruraux. Exemples : Azrou, Souk-el-Arba du Gharb, Mechra-Bel-Ksiri, Sidi-Slimane, Sidi-Yahia et Petitjean.

Les villes de la dépression sub-rifaine, malgré les remous apportés par les différents mouvements de migration ont conservé chacune leur originalité et ont acquis une prédominance à une fonction distincte, dictée le plus généralement par leur position géographique. Les principales d'entre elles ont des fonctions industrielles et commerciales très importantes, surtout Fès et Meknès qui ne le cèdent en rien aux villes de la côte.

II. — L'INDUSTRIE.

A Fès et à Meknès, on trouve à peu près toutes les industries indigènes. Les artisans groupés par métiers, travaillent sous la surveillance d'un patron et sous la haute direction de l'amin ou chef de la corporation. Le Service des Arts Indigènes surveille plus particulièrement la fabrication des produits d'exportation et encourage l'artisanat.

Fès excelle dans la fabrication des poteries aux teintes vives où domine le bleu, des carreaux émaillés (zelliges) revêtus de dessins géométriques. Ses broderies de soie, ses tissus de laine, ses maroquins ouvragés et ses cuirs repoussés au marteau et burinés sont très recherchés.

Les artisans de Meknès qui jouissaient déjà d'une grande réputation pour la fabrication des bijoux, le travail du bois et sa décoration, grâce à l'impulsion donnée par le Service des Arts Indigènes améliorent leur production dans toutes les branches de l'industrie marocaine. Ils tendent à la fois à satisfaire leurs corréligionnaires et les amateurs étrangers. Des industries ont pris jour « qui peuvent encore beaucoup s'étendre, ateliers de tapis à haute laine, de cuirs brodés et de meubles sculptés dans la ville indigène. Ces créations ont été très souvent empreintes d'un caractère berbère qui les distingue nettement des arts citadins modernes

(10) J. CÉLÉRIER, — *Le Maroc*, p. 98.

de Fès, de Rabat et de Marrakech... Les progrès recueillis dans les arts citadins et ruraux de la région de Meknès ne laissent aucun doute sur leur importance actuelle et l'intérêt commercial qu'ils doivent susciter » (1).

Comme industrie indigène de transformation des produits agricoles on ne rencontre guère que de rudimentaires moulins à huile qui disparaissent de plus en plus devant les huileries modernes européennes installées à Fès, Meknès et dans le Zerhoun. Les industries européennes, ici comme à Casablanca chaque jour plus nombreuses, prennent un essor rapide et tendent à satisfaire à tous les besoins de l'immigrant.

Meknès et Fès ont leurs minoteries, leurs fabriques de glace, d'eaux gazeuses, de limonades. Fès a une fabrique de pâtes alimentaires, Meknès possède ses usines de conserves de fruits, de distillation des plantes à parfum, ses fabriques de liqueurs et de mousseux. Ses caves coopératives dont la production augmente d'une année à l'autre, fabriquent déjà plus de 30.000 hl. de vin par an. Des projets de sucreries à betterave sont à l'étude.

Les industries du bâtiment sont représentées dans les deux grandes villes du Nord par d'importantes fabriques de carreaux et tuyaux en ciment, des fours à chaux et à plâtre, des briqueteries ; celles du bois par de gros ateliers de menuiserie et d'ébénisterie, outillés d'une façon moderne, qui assurent une production rapide et font face aux besoins locaux. Elle travaillent pour la plupart des bois importés d'Europe, malgré les richesses forestières du Moyen-Atlas.

L'industrie du fer, en dehors des nombreux ateliers de réparation du matériel agricole et automobile, comporte des ateliers mécaniques parfaitement outillés qui travaillent le fer et l'acier importés en barres. Les régions de l'intérieur aussi bien que les villes de la côte, ont tout intérêt à recevoir le fer en barres ou le bois en madriers et à fabriquer ou finir les objets sur place. Elles réalisent ainsi une économie sérieuse sur les frais de transport et sur les droits de douane.

Si les industries indigènes maintiennent leur position, grâce peut-être à l'action des Arts Indigènes, leur dévelop-

(1) J. REVAULT, Inspecteur des Arts indigènes à Meknès. — *Revue Nord-Sud*, octobre 1932.

pement n'est guère à escompter. Par contre, les industries européennes paraissent susceptibles de s'accroître particulièrement à Meknès où elles seront encouragées à la fois par le développement de l'arboriculture et autres cultures riches, et par l'installation dans cette ville des ateliers de réparations de l'armée et des chemins de fer.

Avec ses 237 établissements industriels employant 4.556 ouvriers, Meknès, venant après Casablanca et Rabat, occupe le troisième rang dans le Maroc Occidental, tandis que Fès très loin derrière, n'a que 137 établissements industriels et 2.759 ouvriers (12).

Ouezzan et Taza sont également le siège de quelques industries indigènes et européennes peu développées.

Au point de vue touristique, Fès et Meknès, dotées l'une et l'autre de nombreux hôtels très confortables, en plus du cachet particulier de leur ville indigène, sont des centres de rayonnement très importants. Meknès, qualifiée « de porte du Moyen Atlas » par DE SECONZAC (13) est le point de départ d'excursions magnifiques en direction de Moulay-Idriss, Volubilis, Oulmès, Ifrane, Azrou, des forêts de cèdres, des lacs de montagnes, des sources de l'Oum-Er-Rbia, du Grand Atlas et du Tafilalet. De Fès partent également des routes et des pistes touristiques en direction de Sefrou, du Guigou et du Rif.

III. — LES COURANTS COMMERCIAUX ET LES CENTRES D'ATTRACTION : MEKNÈS, FÈS, OUEZZAN, TAZA

Les échanges qui ont lieu entre habitants de la plaine et du Moyen Atlas créent un mouvement commercial sensiblement perpendiculaire à la direction générale du massif, c'est-à-dire d'orientation N.O.-S.E. Mais cette orientation est loin d'être absolue, elle se trouve modifiée parfois par l'attraction qu'exercent les villes de l'intérieur, véritables entrepôts où s'accumulent à la fois les marchandises d'importation et d'exportation. Meknès et Fès en particulier ont joué, sous ce rapport, au cours de l'histoire, un rôle considérable. L'étendue de leur influence commerciale, généralement en rapport direct avec leur puissance

(12) R. HOFFHERR. — *L'Economie Marocaine*, p. 198-199.

(13) DE SECONZAC. — *Bulletin du Club Alpin de l'Atlas*, 1^{er} trimestre 1932.

politique, semble aussi n'avoir pas été indifférente à l'emplacement du débouché maritime du Nord du Maroc. Nous savons qu'en effet, au ^{xvii}^e siècle, durant la période de splendeurs de Meknès où il existait « de gros négociants de grains, de cuirs et de cires », Salé était le principal port du Maroc Occidental et que Moulay Ismaël « avait songé à faire un grand port à la Mamora (Méhédya), après l'avoir reprise aux Espagnols » (1).

A la décadence de Meknès à peu près contemporaine de celle du port de Salé, Fès affirme sa prépondérance. Cette prépondérance en tant que place de commerce, après la mort de Moulay Ismaël, s'explique à la fois par la puissance de son rayonnement intellectuel et religieux, la sécurité relative des pistes et routes qui y conduisaient — comme l'ont constaté les explorateurs, vers la fin du ^{xix}^e siècle — et parce que le trafic maritime commercial était quasi monopolisé par les ports de Larache et Tanger.

L'examen rapide d'une carte montre qu'une ligne droite joignant Kasba-El-Maghzen, ancienne porte du Tafilalet à Tanger, ou même à Larache passe sensiblement par Fès. Il n'y avait donc, à ce moment-là, aucune raison pour que le trafic du Nord, du Tafilalet et de la Haute-Moulouya fût dirigé sur Meknès dont les pistes en direction du Grand Atlas étaient très souvent coupées par les Beni M'Tir et les Beni M'Guild, en état constant de rébellion.

Meknès. — Le déplacement du débouché maritime du bassin du Sebou, de 150 km. au Sud de Larache, et son installation à Port-Lyautey, à l'embouchure même du grand fleuve du Nord devait fatalement avoir une répercussion sur l'orientation des courants commerciaux en direction de l'intérieur, répercussion dont le monde des affaires paraît avoir été assez lent à saisir toute l'importance. La création de Port-Lyautey a en réalité déplacé vers le Sud au profit de Meknès, tous les courants d'échanges entre la côte et l'intérieur. Désormais, c'est la « capitale berbère » qui, située avant Fès sur la grande artère ferroviaire Marrakech-Casablanca-Port-Lyautey-Tunis, se trouve sur la voie la plus directe entre Port-Lyautey et le Moyen Atlas, les régions de la Haute-Moulouya et du Tafilalet. Elle doit

(1) Augustin BERNARD, — *Le Maroc*, p. 298.

devenir comme au ^{xvii}^e siècle le principal centre d'attraction du Nord.

Ce phénomène joue d'autant mieux que Meknès est depuis quelques années, reliée à la Haute-Moulouya, non par des pistes infestées de rebelles, mais par des routes empierrées, praticables en toutes saisons et où règne la sécurité la plus complète.

Déjà ville entrepôt des Beni M'Tir, des Guerrouane, de toutes les tribus de la haute plaine lacustre, des régions du Beth moyen et supérieur et d'Oulmès (2) « c'est Meknès qui commande actuellement la grande route vers l'Atlas et le Tafilalet, en même temps que vers Kénitra (Port-Lyautey) et Tanger. Dans le réseau des chemins de fer marocains, Meknès doit être la plaque tournante » (3) d'où partira un jour la future voie ferrée de rocade économique et stratégique qui, longeant le Moyen Atlas, desservira « la populeuse et riche zone du Dir » et mettra en relation directe les capitales du Nord et celle du Sud. Une antenne se détachant de cette rocade dans la vallée du Tigrira pourrait sans trop de difficultés grâce à l'abaissement du Moyen Atlas central, par la trouée d'Aïn-Leuh-Bekrit-Itzer, gagner Midelt « porte du Sud » et centre d'une région minière importante.

Le Tanger-Fès et l'autorité militaire — comprenant toute l'importance de la situation géographique très centrale qu'occupe Meknès non loin de l'ancienne ville romaine de Volubilis et du piton de Moulay-Idriss — y installent l'un, ses services administratifs, ses dépôts de machines et ses ateliers, l'autre, comme au temps du plus grand Sultan du Maroc, Moulay Ismaël, une forte garnison, le centre de ses approvisionnements et, non loin de là, sur le plateau d'El-Hadjeb, organise un camp d'instruction.

Toutes ces mesures réalisées ou en cours sont autant d'éléments qui militent en faveur du développement de la fonction commerciale de cette ville où l'activité française s'affirme chaque jour davantage.

Située sur un des plateaux les mieux aérés et les plus salubres du Maroc, au milieu d'une des plaines les plus

(2) Segonzac signale que les gens d'Oulmès vendent leurs laines et peaux à Meknès.

(3) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie marocaine*, p. 78.

fertiles de l'Afrique du Nord et où la colonisation très avancée s'oriente déjà vers les cultures riches (vigne, arboriculture, plantes à parfum, betteraves à sucre), Meknès est le siège de docks-silos pouvant contenir 300.000 qx de céréales et qui en reçoivent chaque année de 5 à 600.000 qx, de caves coopératives non moins importantes, et de nombreuses et puissantes maisons de commerce. Cette ville est en réalité le centre d'attraction naturel d'un immense hinterland riche et aux aspects variés qui englobe : le Zerhoun, Oulmès, Khénifra, le Moyen Atlas central et par delà Midelt s'étend jusqu'au Ziz, au Ghir, au Tafilalet et à Bou-Denib. Cette forte position géographique justifierait à elle seule la croissance rapide actuelle de Meknès, capitale berbère et militaire et gros centre ferroviaire. Il ne paraît nullement excessif de prévoir qu'avant 10 ans, elle dépassera 100.000 habitants.



MEKNÈS : Les caves et les docks-silo coopératifs.

Fès. — Etablie à l'extrémité orientale de la plaine du Saïs, non loin de la vallée du Sebou, Fès commande, comme nous l'avons vu, un important carrefour de routes, mais dont certaines plus ou moins délaissées ne sont suivies que par un trafic relativement faible. Ainsi, celle du Sud

qui se dirige vers le Tafilalet a été à peu près abandonnée depuis la création de Port-Lyautey. Cette route, même complètement aménagée, ne sera plus guère empruntée que par les produits destinés aux industries de Fès ; les autres continueront à prendre la voie impériale, Midelt-Meknès-Port-Lyautey, plus courte de 90 à 100 km. environ que la précédente. Dès 1929, la commission municipale de Fès constatant une diminution des droits de portes et de marchés, se plaignait que les plaines du Guigou (Haut Sebou) allaient à Meknès ; et le « Courrier du Maroc » du 23 janvier 1931 écrivait au sujet de la création d'un port sur la rive méditerranéenne du Maroc Oriental : « Notre vie économique dont l'expansion rapide rencontre, tant du côté de Meknès que vers la côte Ouest, des barrières insurmontables, des menaces d'étranglement qui deviennent de jour en jour plus précises, doit lier son sort à celui des populations qui s'orientent vers la côte méditerranéenne » et voient dans la création de ce port, « un remède efficace pour sortir victorieusement de la crise actuelle ».

Quant aux routes qui relient Fès à la vallée de l'Ouergha, il est à présumer que leur attraction restera bien faible sur les produits agricoles destinés à l'exportation. Malgré l'insuffisance des moyens de communication, les céréales et autres produits gagnent déjà directement Port-Lyautey, leur débouché naturel ; leur détour par Fès allongerait inutilement le trajet d'environ 100 km. et accroîtrait sérieusement les frais de transport. L'achèvement de la grande artère ferroviaire devant assurer la soudure du Maroc et de l'Algérie et sur laquelle certains fondent de grands espoirs, ne profitera guère à Fès, mais plutôt à Taza qui se trouve au point de contact des courants commerciaux de l'Oriental et de l'Occidental.

Quant à la voie méridienne empruntée autrefois par le commerce des armes, elle n'est guère utilisée actuellement suivant le méridien de Fès, que par les tissus, vêtements et quelques autres marchandises riches qui entrent le plus souvent en contrebande, grâce à l'existence de zones franches autour des ports espagnols et à l'insuffisante rigidité du cordon douanier à la limite des deux Protectorats.

Malgré le nombre des voies de communication dont Fès est le carrefour, son action attractive ne joue plus que dans

un rayon relativement réduit et nous ne pensons pas que la multiplication de ces voies puisse avoir une grande influence sur les courants commerciaux et accroître notablement la puissance de sa vieille fonction de « ville-entrepôt ». Pour que celle-ci retrouve l'importance relative d'autrefois, il faudrait que l'attraction de Fès soit suffisante pour déterminer un changement d'orientation du trafic intérieur. Or, si l'habileté et la souplesse légendaire des grands bourgeois fassi au sujet desquels « une tradition veut qu'ils soient d'origine juive, voire punique (4) » leur a permis d'exploiter merveilleusement la situation commerciale de leur ville et son rayonnement intellectuel, politique et religieux, elles ne sauraient suffire pour annihiler les effets de la loi des distances et ceux, du déplacement vers le Sud, du débouché maritime du Nord du Maroc.

Néanmoins, il n'est pas douteux que Fès, appuyée sur la richesse agricole de son hinterland immédiat très peuplé, et en raison de sa position géographique à peu près au centre de la dépression qui sépare le Rif du Moyen Atlas, sera toujours une place de commerce importante exploitée par une élite de commerçants dont nul ne conteste les qualités. Selon Aug. BERNARD, elle restera probablement comme Marrakech, surtout une « grande ville indigène, où la proportion relative de la population européenne demeurera assez faible » (5).

Taza. — Située sur le grand sillon qui, d'Est en Ouest, traverse la Berbérie et conduit à l'Océan Atlantique, grande voie des invasions et du commerce, à proximité de la ligne de partage des eaux, au milieu d'une zone de contact plus que de transition, centre naturel d'attraction d'une région assez vaste et assez peuplée, Taza peut devenir une place de commerce de quelque importance. Le trafic commercial de cette ville, si l'on considère les arrivages par voie ferrée, se répartit de la façon suivante :

Arrivages reçus par voie ferrée des ports de l'Ouest :	
en 1930.	15.573 tonnes
en 1931.	18.160 —

(4) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 99.

(5) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 438.

Arrivages reçus par voie ferrée par la porte Algérienne :

en 1930.....	4.658 tonnes
en 1931.....	5.004 —

Le tonnage des marchandises expédiées par Taza est des plus réduits. Il est encore difficile de prévoir les changements que le chemin de fer à voie normale de Fès à Oudjda et d'Oudjda à Nemours, port en cours d'équipement, peut introduire dans les rapports commerciaux. Ce sera peut-être, plus une question d'affinité qu'une question de distance. Par voie ferrée, Nemours sera plus rapproché de Taza que Port-Lyautey de 30 km. environ (Nemours-Oudjda-Taza 285 à 290 km.) tandis que par la route Port-Lyautey l'emporte d'une vingtaine de kilomètres.

Il est très probable que la mise en service des paquebots rapides entre Oran, Marseille et Port-Vendres, contribuera encore à faire pencher la balance en faveur de la porte algérienne pour les voyageurs et les marchandises riches et pressés, et provoquera une augmentation du trafic venant d'Oudjda, à moins que l'application de quelque mesure douanière inconsidérée favorise, au détriment de la France et de l'Algérie, les tentatives d'envahissement des produits étrangers venant de la zone espagnole. Même dans ce cas, la ville de Taza profiterait encore des nouveaux courants d'échanges.

Ouezzan. — Entre les montagnards des Djebala et du Rif et les habitants de la plaine ou des avant-monts, existent des échanges assez intenses qui se réalisent surtout dans les souks tenus en bordure de la plaine. Les montagnards y vendent les produits de leurs vergers, en rapportent des céréales que le « plat pays » fournit en abondance, et des objets d'importation. Ouezzan, lieu d'échanges et centre d'attraction, est en quelque sorte la ville entrepôt de la majeure partie de la zone pré-rifaine qui s'étend au Nord de l'Ouergha. Son influence se fait sentir même au-delà des limites de la zone française. Par suite de l'ensablement du port de Larache qui autrefois la ravitaillait, une bonne partie du trafic d'Ouezzan vient actuellement de Port-Lyautey ou y aboutit. Mais cette situation pourrait ne pas durer bien longtemps car, au mouvement commercial local d'orientation générale S.-O., N.-E., tend

à se superposer un autre courant d'échanges qui a pour point de départ ou d'aboutissement Larache et Ceuta, et ne laisse pas d'être inquiétant.

Si les autres places de commerce de l'intérieur du Nord du Maroc : Meknès, Fès, Taza ne sont pas à l'abri d'une emprise partielle de nos concurrents, Ouezzan est peut-être une des plus menacées.

Port-Lyautey doit à l'importance de ces gros centres d'attraction, villes-entrepôts de l'intérieur — Fès et Meknès en particulier — et à la profondeur de son vaste arrière-pays, d'être avant tout un port de transit. En 1931, le tonnage des marchandises expédiées du port vers l'intérieur par voie ferrée approche 190.000 tonnes et représente 65 % des importations, alors qu'à Casablanca ce pourcentage est seulement de 47,5 %. A ce transit, il conviendrait d'ajouter celui des transports routiers qui se développe assez rapidement, mais échappe à toute statistique. Toutefois, ce trafic qui recherche de préférence les marchandises riches, est moins encouragé ici que dans certaines régions, étant donné qu'à Port-Lyautey les produits pondéreux prédominent nettement aux importations.

SECTION VII

Les Importations

A l'encontre de ce qui a lieu dans tous les autres ports du Maroc, l'année 1930 a marqué ici un accroissement sérieux encore accentué en 1931. Parmi les principaux articles d'importation figurent en 1930 :

Les matériaux de construction

Les matériaux de construction occupent le premier rang et comprennent notamment :

Les ciments, chaux et plâtre : 74.900 t. (15.122.000 frs) représentant 31 % des importations totales de ces matériaux au Maroc et 34 % du trafic aux entrées de Port-Lyautey, port qui importe plus de chaux et presque

autant de ciment que Casablanca, mais ne reçoit par contre qu'une très faible quantité de plâtre (873 t.). La part de la France est de 34 % pour la chaux et de 39 % pour le ciment, le reste vient presque entièrement de la Belgique ; les tuiles, poteries et carreaux : 2.240 t. (1.105.000 frs) fournis par la France et la Belgique ; les bois de construction de menuiserie et ébénisterie : 10.551 t. (10 millions de francs) importés de l'étranger dans la proportion de 95 % ; les métaux, fers, aciers : 11.300 t. dont 63 % viennent de France ; les fers bruts, à T, ou en barres, fournis de préférence par la Belgique ou l'Allemagne, tandis que les tôles ondulées viennent plutôt d'Angleterre et de Belgique.

Les combustibles, la houille et les carburants liquides

Les carburants arrivent, quant au tonnage, immédiatement après les matériaux de construction ; la houille (16.000 t. au lieu de 50.316 en 1929) est importée : 56 % d'Angleterre et 37 % de France ; les carburants liquides dont Port-Lyautey tend à devenir le port du Nord figurent pour 11.253 t. (19.530.000 frs) et sont fournis par : les Etats-Unis (42 %), l'Angleterre (7 %) et divers pays (51 %).

Les produits d'alimentation

Sans être comme Casablanca un gros importateur de produits alimentaires, Port-Lyautey en reçoit cependant un tonnage appréciable qui augmente d'une façon continue et comprend notamment : du sucre raffiné : 22.100 t. (42.843.000 frs) qui viennent de France et représentent 18 % des sucres importés au Maroc ; des boissons, vins fins et ordinaires, liqueurs, 53.561 hectolitres (11.558.000 francs) dont 62 % importés de l'étranger, surtout d'Espagne qui fournit à elle seule 23.000 hectolitres de vin ordinaire ; des pommes de terre 2.150 t. fournies par la Belgique (58 %), la France (27 %) et les Pays-Bas (15 %) ; des haricots, du riz et des pois (789 t.) ; des fruits secs et confits (583 t.) dont 50 % viennent de l'étranger ; des huiles et sucs végétaux (564 t.) en diminution de 50 % sur 1929. Port-Lyautey reçoit encore des viandes et charcuteries, des conserves et des produits laitiers, mais en faible quantité,

une bonne partie de ces articles entre plutôt par Casablanca, et les régions du Nord fournissent elles-mêmes, nous l'avons vu, des produits laitiers en quantité appréciable.

Les produits chimiques

Cette rubrique figure pour 4.724 t. (3.712.000 frs) ; elle englobe notamment le sel gemme et le sel marin fournis par l'Espagne ; les engrais potassiques (1.958 t.) dont 92 % importés de France ; les engrais phosphatés (1.197 t.) dont 90 % fournis par la France et 10 % par la Belgique ; les savons (817 t.) importés de France ; les bougies (366 t.) venant surtout de l'étranger. Il convient de noter que les usines de bougies de Casablanca fournissent une partie de la consommation du Nord.

Articles d'outillage économique, fils, tissus et vêtements

Ici, Port-Lyautey occupe un rang beaucoup plus modeste que Casablanca. Il importe seulement 9.039 t. (32.282.000 francs) d'ouvrages en métaux en augmentation de 50 % sur l'année précédente, articles qui viennent en grande partie de la France. Pour les ouvrages en bois, le chiffre des entrées (478 t.) est bien faible. Quant aux fils, tissus et vêtements, Port-Lyautey n'en importe guère plus de 300 tonnes.

A Port-Lyautey, les importations nettement prédominantes représentent 77 % du mouvement commercial en 1931, et sont en augmentation de 34 % sur l'année précédente. L'augmentation du trafic, générale dans toutes les catégories de produits importés, est très forte pour les rails et traverses, et particulièrement importante pour les autres marchandises pondéreuses : carburants liquides 47 %, chaux et ciments 28 %, légère pour les sucres et fers. Les marchandises riches occupent une place encore modeste, et l'augmentation de leur tonnage est beaucoup plus lente que pour les marchandises pauvres et de valeur moyenne. La mauvaise réputation dont ce port a longtemps souffert ne paraît pas étrangère à cet état de choses.

En définitive, si Port-Lyautey est le débouché à peu près exclusif du bassin du Sebou pour les exportations — sauf une partie des laines et peaux dirigées sur Casa-

blanca, et des moutons qui vont embarquer à Oran — il ne monopolise nullement le trafic des importations absorbées par son hinterland. En 1931, les ports de Casablanca et Fédhala ont expédié sur Meknès et Fès par voie ferrée 56.925 t., soit 37 % du trafic ferroviaire reçu de la côte par ces deux villes entrepôts, le reste venant presque en totalité de Port-Lyautey. Il est juste de reconnaître que parmi les 56.925 t. venant de Casablanca et Fédhala, figurent 27.700 t. de chaux et ciments, 7.268 t. de superphosphates, 2.673 t. de bière, 1.388 t. de céréales et farines qui sont pour la plupart des productions marocaines, ce qui réduit le tonnage des marchandises importées reçues de Casablanca par les deux capitales du Nord à 18.000 tonnes.

Mais en dehors de ce trafic, les régions du Nord absorbent des quantités non négligeables de produits riches, tissus, vêtements, fils, etc..., arrivant par Tanger, les ports espagnols et la porte d'Oudjda, ce qui nous amène à une étude sommaire de ces voies de pénétration.

Elat comparatif
des principales marchandises exportées
en 1929, 1930 et 1931.

Etat comparatif des principales marchandises

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		à destination de		Totaux en 1929
		la France 1929	l'Etranger 1929	
Pores	Têtes	250	»	250
Laine en suint.....	Tonnes	341	66	407
Blé tendre	Id.	27.643	»	27.643
Blé dur	Id.	4.254	»	4.254
Orge	Id.	1.088	2 724	3.812
Avoine	Id.	15.188	300	15.488
Maïs	Id.	1.028	»	1.028
Fèves	Id.	5.259	950	6 209
Lentilles	Id.	217	»	217
Pois chiches	Id.	1.694	326	2.020
Alpiste	Id.	1.492	3 328	4.820
Millet	Id.	1 586	689	2.275
Sorgho	Id.	287	»	287
Pois ronds	Id.	274	»	274
Olives	Id.	78	7	85
Graine de lin.....	Id.	481	279	760
Huile d'olive	Id.	72	30	102
Feuilles d'eucalyptus	Kilogramme	4.473	»	4.473
Bois de tizra ou sumac	Tonnes	240	1.055	1.295
Liège mâle	Id.	1.261	1.027	2.288
Liège de reproduction.....	Id.	1.240	»	1.240
Crin végétal	Id.	124	624	748
Son	Id.	759	1.425	2.184
Minéral de plomb.....	Id.	57	»	57

exportées en 1929, 1930 et 1931

exportées		Valeur des exportations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		à destination de		Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	la France 1929	l'Etranger 1929	1929	1930	1931
613	2.274	50	»	50	359	535
75	67	3.516	656	4.172	390	359
40.301	35.820	36.229	»	36.229	44.392	49.707
69	14.814	5.740	»	5.740	94	18.676
»	331	905	2.065	2.970	»	165
14.045	9.210	11.654	225	11.879	8.066	6.410
253	16	918	»	918	185	40
8.514	9.106	5.072	907	5.979	8.680	7.016
35	»	456	»	456	55	»
1.277	1.431	2.466	516	2.982	1.416	1.032
2.637	4.957	2.916	7.006	9.922	5.667	5.052
1.662	684	1.679	730	2.409	1.057	427
4	»	273	»	273	4	»
724	1.085	527	»	527	819	1.015
18	»	246	27	273	29	»
2.184	2.602	943	587	1.530	3.991	2.785
»	»	481	230	711	»	»
»	»	8	»	8	»	»
»	»	72	268	340	»	»
3.261	1.376	424	311	735	1.024	446
1.364	157	937	»	937	1.098	122
1.006	1.234	113	386	499	605	565
797	210	388	728	1.116	425	101
»	»	108	»	108	»	»

Etat comparatif des principales mar

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		de	de	Totaux
		France 1929	l'Etranger 1929	en 1929
Viande, charcuterie, margarine, fromage, beurre, etc.....	Tonnes	401	61	462
Farines de froment et semoules...	Id.	3 740	»	3.740
Haricots, riz, pois.....	Id.	587	83	670
Pommes de terre.....	Id.	1 619	519	2.138
Fruits secs et confits (raisins, dattes, amandes, figues et autres)...	Id.	223	221	444
Graines à ensementer.....	Id.	403	2	403
Sucres raffinés	Id.	23.091	40	23.431
Produits sucrés	Id.	112	20	132
Café	Id.	70	33	103
Thé	Id.	2	18	20
Huiles et sucs végétaux.....	Id.	1.235	29	1.264
Boissons, vins ordinaires et autres	Hectolitres	49.847	33.714	53.561
Bois de construction, menuiserie et ébénisterie	Tonnes	1.464	7.312	8.776
Chaux, ciments et plâtres.....	Id.	43.285	17.583	60.868
Tuiles et poteries de bâtiments et carreaux	Id.	3.079	37	3.116
Houille	Id.	22.822	27.554	50.376
Coke	Id.	490	111	601
Goudron minéral, coaltar et bitume	Id.	2.316	»	2.316
Huiles minérales combustibles (gazoil, mazout, etc.....)	Id.	143	26	169
Huile de graissage.....	Id.	122	39	161
Carburants liquides, pétroles, essences	Id.	»	9.874	9.874
Métaux, fers bruts, étirés, laminés, tôle, acier, cuivre, rails.....	Id.	6.059	5.805	11.864
Produits chimiques	Id.	2.552	812	3.364
Savons	Id.	976	6	982
Bougies	Id.	40	211	251
Fils et tissus.....	Id.	164	127	291
Ouvrages en métaux.....	Id.	4.677	358	5.035
Ouvrages en bois, meubles, objets divers, futaille	Id.	535	»	535
Pièces détachées auto.....	Id.	61	1	62
Voitures de voies ferrées pour chemin de fer.....	Id.	967	»	967

Marchandises importées en 1929, 1930 et 1933

Importées		Valeur des importations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		Venant de France	Venant de l'Etranger	Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	1929	1929	1929	1930	1931
130	199	1.577	2.292	3.869	1.946	2.001
172	2.668	6.674	»	6.674	453	5.417
789	1.020	2.836	213	3.049	1.507	1.337
2.149	3.465	949	364	1.313	999	1.664
583	616	647	541	1.188	1.191	873
94	78	496	5	201	216	458
22.399	23.235	51.609	71	51.680	42.843	37.663
104	72	647	78	725	848	662
290	183	778	392	1.170	1.418	965
7	1	26	233	259	81	40
564	741	2.279	493	2.772	2.763	2.630
59.741	50.669	7.934	4.066	12.000	11.358	10.559
10.551	7.328	1.074	3.934	5.008	7.991	4.367
74.902	98.082	8.653	3.470	12.123	13.122	18.084
2.241	2.352	1.262	74	1.336	1.405	1.401
46.512	43.260	4.117	3.236	9.353	8.962	7.917
369	381	410	30	440	81	83
3.783	4.922	1.585	»	1.585	3.174	3.169
113	125	103	49	122	72	105
163	125	302	102	404	360	306
14.253	22.650	»	13.550	13.550	49.530	22.590
11.299	41.770	7.097	5.233	12.330	10.544	35.265
4.724	7.671	2.189	224	2.413	3.712	4.941
817	712	3.381	28	3.409	2.837	2.045
306	244	203	1.057	1.260	1.469	987
188	200	3.089	1.385	4.474	2.458	1.399
9.039	5.404	18.395	1.668	20.063	32.282	26.631
418	392	1.276	»	1.276	1.425	1.393
17	10	229	9	238	92	138
450	197	2.259	»	2.259	1.378	414

CHAPITRE QUATRIEME

Les Ports Concurrents

Tanger, Les Ports Espagnols : Larache, Ceuta, San Jurjo, Melilla
et la Porte Algérienne (Nemours, Oran)

SECTION I

Le Port de Tanger

Tanger puissante métropole phénicienne 1500 ans avant Jésus-Christ, passa successivement aux mains des Carthaginois, des rois indigènes, des Romains, dont l'occupation de près de 5 siècles, laissa dans la région la plus forte empreinte. La ville devint alors la capitale administrative et militaire, et l'exutoire principal de la Mauritanie Tingitane. Par là s'écoulait la plus grande partie des produits exportés du Maroc à destination de Rome : blé, huile, thuya, peaux (1). Mais durant toute cette période, le port de Tanger continua à être une simple rade foraine, comme d'ailleurs pendant l'occupation musulmane de 707 à 1470, bien qu'il fût alors le bastion avancé de la puissance arabe d'où partaient à la fois les hordes fanatiques à la conquête du monde chrétien et les caravanes du Sahara et du Soudan.

De l'occupation portugaise (2) de 1471 à 1661, datent les premiers travaux : une jetée munie d'un musoir et d'une batterie fermait le port du côté de la baie. La ville, qui avait déjà un caractère cosmopolite très marqué, fut sérieusement embellie. L'occupation anglaise, pourtant de courte durée de 1662 à 1684, fut marquée par la construc-

(1) *Villes et Tribus du Maroc*, volume 7. — *Le Maroc Maritime*, 15 octobre 1930, p. 9.

(2) Gastonnet DES FOSSES. — *Les Portugais au Maroc*.

tion d'un môle de 134 m. de long sur 30 m. 50 de large qui partait de l'endroit où commence le môle actuel. Il devait être suivi de la construction d'un port avec môle, jetées et magasins dont le projet, dressé en 1675, ne fut jamais exécuté. A la fin de l'occupation, les Anglais firent tout sauter, et Tanger redevint une rade foraine. La ville bombardée par le prince de Joinville en 1844, vit se conclure dans ses murs le traité du 10 septembre 1844 qui mit fin à la guerre franco-marocaine.

Devenue plus tard la capitale diplomatique du Maroc, elle fut le théâtre d'événements politiques importants, tels que le débarquement de Guillaume II en 1905.

Les débuts de la construction du port actuel remontent à quelques années avant l'établissement du Protectorat français au Maroc. La jetée de l'Allemand Rens Chausen — 340 m. de long — commencée en 1903 et achevée en 1908, permit déjà d'abriter les barcasses et quelques voiliers. En 1925, les Services du Contrôle de la Dette Marocaine ne disposaient encore que de ce médiocre ouvrage.

La baie de Tanger se creuse entre la pointe de Tanger et la pointe de Malaba, séparées par une distance de 6 km. Le port, dont le projet s'est adjugé en 1924 est établi à l'abri d'un faible saillant de la pointe de Tanger, tandis qu'au-dessus la ville s'élève en amphithéâtre face à l'Est et au Nord, et présente beaucoup d'analogie avec Alger. La côte défendue par de hautes falaises jusqu'à la pointe de Tanger est basse dans toute l'étendue de la baie, ce qui a pour effet de repousser à plus de 1.500 m. du rivage les fonds de — 15 m. D'une façon générale, la ligne des fonds de — 10 à — 12 m. se tient à plus d'un kilomètre de la côte. La baie abritée au Nord par les côtes d'Espagne, et des grosses tempêtes du S.-O. par la pointe de Tanger, n'est exposée qu'aux tempêtes de l'O.-N.-O., et seulement effleurée par celles de l'Ouest. Les rochers sous-marins qui prolongent en mer la pointe de Tanger vers le N.-E., servent à asseoir le brise-lames qui défendra le port contre la houle du large. Ce premier abri du port, construit jusqu'au point 1050 m. (3) doit être complété par deux traverses, l'une enracinée au brise-lames et l'autre au rivage, qui couperont le clapotis produit par les vents du N.-E.

(3) *La Vie Marocaine Illustrée* du 1^{er} septembre 1932, p. 331.

D'après le projet, ces ouvrages de protection seront assez étendus pour embrasser un bassin d'évolution de 600 m. de diamètre, — avant-port de 17 ha. dont 11 ha. avec des fonds de — 8 m. aux plus basses mers, après dragages — où s'ouvriront divers autres bassins d'une superficie totale de 19 ha., affectés aux opérations de charbonnage et aux opérations commerciales. Le long des bassins régneront des quais d'une longueur totale de 1.600 m. Il est prévu aussi 13 ha. de terre-pleins : 6 ha. pour les charbons et pétroles et 7 pour les opérations commerciales. Par suite de l'insuffisance des ressources, une partie seulement du plan a pû être amorcée : mais la réalisation de ces travaux restreints constituera néanmoins une amélioration sérieuse ; et tous les navires pourront s'abriter, à l'exception toutefois des grands paquebots.

Au point de vue des liaisons terrestres, Tanger tête de ligne du Tanger-Fès, est relié à Tétouan, Larache et aux grandes villes du Nord de la zone française par le bonnes routes. Sa position continentale extrême limite son arrièrepays pour l'attraction et la distribution des marchandises. Et si sa fonction régionale engloba autrefois tout le Nord du Maroc, elle est actuellement des plus limitées. Il ne paraît plus d'ailleurs appelé à jouer le rôle prépondérant que l'opinion générale lui attribuait, il y a peu de temps encore (4). Son éloignement du bassin du Sebou ne lui permet pas d'escompter le trafic pondéreux de cette riche région. L'équipement du port de Ceuta lui enlève aussi tout espoir d'étendre très loin son influence dans la zone espagnole. Son trafic commercial annuel est actuellement de 64.000 t. à peine (132 millions de francs) où les importations figurent pour 60.000 t. dont près de 50 % viennent de France (5).

Sur ce tonnage d'importation, les marchandises dirigées sur les centres de Meknès et Fès représentent seulement 1.200 t., et le tonnage de celles qu'il reçoit de ces deux centres en vue de leur exploitation dépasse à peine 600 t. Tanger est donc un port d'importation de produits destinés à alimenter la ville de Tanger et la zone internationale. Tout

(4) René MOREUX. — *Le trafic et l'outillage des ports nord-africains*, p. 182 à 185.

(5) Statistique du mouvement commercial et maritime 1930.

concourt au contraire, à en faire un port de voyageurs qu'il peut aiguiller dans une demi-douzaine de directions (6). Aussi, à ce point de vue, il prend d'année en année une importance grandissante grâce aux voies d'accès, routes et chemins de fer, qui y aboutissent. Il enlève annuellement à Casablanca plus de 50.000 voyageurs (7) qui arrivent plus facilement et plus économiquement aux villes du Nord du Maroc, ou qui préfèrent abrégier la traversée maritime. Ceux qui désirent traverser l'Espagne en chemin de fer ou en automobile, n'ont par Tanger que quelques heures de mer. Quand ce port pourra recevoir les grands navires à quai, il fera une concurrence plus sérieuse encore à Casablanca. Il tend enfin à devenir l'une des principales portes d'entrée des touristes au Maroc.

Sa situation à l'un des premiers carrefours de routes maritimes du monde en fera, un jour, un port d'escale et de ravitaillement important, ce qui doit normalement développer sa fonction commerciale et étendre plus loin vers l'intérieur, son influence attractive sur les marchandises riches ou périssables. C'est à ce titre seulement qu'il pourrait porter préjudice à Port-Lyautey, si ce dernier tardait à s'équiper en port de vitesse.

SECTION II

Le Port de Larache

La ville de Larache, peuplée de 15.000 habitants, héritière de l'antique Lixus, à l'embouchure du Loukkos, fut longtemps le débouché principal du Nord du Maroc, plus spécialement des régions d'Ouezzan et de Fès. Il est bon de noter toutefois, qu'avant l'occupation française, le trafic de ces régions ne représentait pas un bien gros tonnage. Depuis la création de Port-Lyautey, ce port a beaucoup décliné. Les travaux disproportionnés qui, effectués par les Allemands, visaient à obtenir des fonds de — 8 m. sur la

(6) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 202.

(7) J. ROUCH. — *Revue scientifique illustrée*, p. 74.

barre — fonds bien inutiles, puisque le chenal était inaccessible à des navires d'un semblable tirant d'eau — ont abouti en définitive à un échec à peu près complet. Aujourd'hui, il n'entre pas à Larache de bateaux ayant plus de 50 m. de long et 3 m. 60 de tirant d'eau ; tandis qu'avant ces travaux, le port était fréquenté par des navires plus importants. En outre, le bassin muni de 200 m. de quais, placé par l'entreprise allemande sur la rive concave, en appendice d'une des boucles du fleuve, forme un cul-de-sac où s'accumulent les alluvions et où les profondeurs de 2 m. à basse-mer ne peuvent être maintenues que par des dragages fréquents. Aussi, les bateaux continuent à mouiller en rade, en dehors de la barre, comme avant les travaux. Les grosses dépenses faites n'ont donc pas procuré d'amélioration sensible aux conditions de ce port (8). Depuis quelques années, on s'efforce d'enrayer son ensablement par la construction d'épis perpendiculaires au courant, qui devraient encore, pense-t-on, canaliser les eaux. Le résultat obtenu se traduit par une diminution de moitié des frais de dragages. Les trois projets d'amélioration du port de Larache évalués, le premier de 10 à 14 millions de pesetas, le deuxième de 30 à 35 millions et le troisième à 100 millions environ, supposent tous la canalisation du courant (9).

Il est donc possible que Larache devienne, dans un avenir plus ou moins lointain, un port digne de ce nom, qui exercera son attraction, non seulement sur la vallée du Loukkos et sur le versant extérieur des monts des Djebala, mais encore jusqu'à Ouessan, au détriment de notre grand port du Nord, si l'équipement routier et surtout ferroviaire de notre zone était trop longtemps différé. La distance Ouezzan-Larache est sensiblement plus faible que celle d'Ouezzan - Port-Lyautey. Le port de Larache peut en outre, se trouver très avantagé par la liaison ferroviaire projetée : Larache - Ksar-el-Kébir-Chechaouen - Ceuta, dont le tracé passe à 30 km environ au Nord d'Ouezzan. Le tronçon Larache - Ksar-el-Kébir qui par le Tanger-Fès, met Larache en liaison avec Tanger et la zone française, est déjà en service.

(8) René MOREUX. — *Le trafic et l'outillage des ports nord-africains*, p. 180.

(9) *Le Maroc Maritime* du 15 octobre 1930, p. 9.

SECTION III

Le Port de Ceuta

A 17 km. des côtes d'Espagne en face du rocher britannique, et à l'Est de l'entrée du détroit de Gibraltar, la ville de Ceuta occupe une situation très privilégiée qui la désignait pour jouer un rôle maritime important. La presqu'île qui forme Ceuta constitue au Nord un port naturel facile à protéger par des jetées. Au Sud les hauteurs de la presqu'île abritent une rade qui est déjà, à son état naturel un excellent refuge contre les vents du Nord.

L'Espagne, après bien des tergiversations, y a entrepris la construction d'un port important qui aura une surface d'eau abritée supérieure à 100 ha. comprise entre deux petits brise-lames, la jetée Ouest longue de 1200 m., la jetée Est de 500 m. environ, laissant entre elles une passe de 300 m. Cette surface d'eau abritée sera partagée en un avant-port de 56 ha., dont 25 avec des fonds supérieurs à 10 m., et un bassin de 50 ha. fermé par deux môles, l'un de 540 m. enraciné au rivage, et l'autre de 150 m. enraciné aux brise-lames, laissant entre eux une passe de 200 m. Une bonne partie de ce dernier bassin aura des fonds supérieures à 10 m. et sera accessible aux plus grands navires. Les travaux sont poussés activement ; le môle de 540 m. et la jetée Ouest sont achevés ; la jetée Est le sera incessamment. Parallèlement, se poursuit l'aménagement du port. Des dépôts de charbon doivent être installés sur la jetée Ouest qui sera munie d'un outillage de manipulation moderne. En attendant, le ravitaillement des navires s'effectue à l'aide de pontons situés dans l'avant-port. Des prises de mazout sont établies sur la jetée Ouest, d'où partent les conduits qui aboutissent à des citernes situées sur des terrains en retrait. Le long de cette même jetée Ouest existent plusieurs bouches d'eau. Le port dispose aussi d'importants terre-pleins et d'un magasin à deux étages couvrant 11.000 mètres carrés, construits sur la grande jetée (10). Toutefois, l'outillage laisse encore à désirer ; mais 14 grues électriques

(10) *Le Maroc Maritime* du 15 mai 1930, p. 3 à 6.

vont être installées, et il est question d'édifier sur le grand môle une gare moderne. Les communications du port avec l'intérieur sont assurées par la voie ferrée de Ceuta à Tétouan, la route de Ceuta à Tétouan et Tanger, celle de Tétouan à Chechaouen que l'on projette de prolonger jusqu'à Ouezzan.

En raison des travaux déjà effectués, le port de Ceuta a pris une avance très marquée sur son rival Tanger, et cherche à concurrencer le port anglais de Gibraltar en tant que port d'escale et de ravitaillement. Son trafic commercial s'est développé assez rapidement pour les importations qui sont passées de 82.000 t. en 1921 à 269.000 en 1928, pour redescendre il est vrai à 214.000 en 1929. Par contre les exportations de 19.500 t. en 1921, sont restées au-dessous de 10.00 t. jusqu'en 1928 année où elles ont atteint 16.000 t et 19.000 l'année suivante. La caractéristique du port de Ceuta est d'être comme Tanger un port d'importation et, comme Mèlilla, un port franc beaucoup plus espagnol que marocain.

Grâce à ses qualités naturelles et aux installations dont il dispose déjà, les voyageurs préfèrent quelquefois la traversée d'Algésiras à Ceuta à celle d'Algésiras à Tanger (11). Ceuta constitue beaucoup plus une menace contre Tanger que contre Port-Lyautey, tout au moins en ce qui concerne le trafic d'exportation. Néanmoins la construction d'antennes routières ou ferroviaires en direction du Maroc français risque d'accroître la zone d'influence de Ceuta au détriment de Port-Lyautey.

SECTION IV

Le Port de Villa San-Jurjo

Les Espagnols possédaient déjà deux ports équipés sur la côte méditerranéenne, ce qui paraissait amplement suffisant pour desservir une zone de faible production agricole et dont les facultés d'absorption représentées seulement par 4 à 500.000 habitants bien peu fortunés, sont des plus limi-

(11) R. MOREUX. — *Le trafic et l'outillage des ports nord-africains*, p. 183.

tées. Ils viennent pourtant d'entreprendre la construction d'un troisième port à San-Jurjo, dans la baie d'Alhucemas. Toutefois, d'après André E. SAYOUS, les travaux ne seraient pas menés méthodiquement, et « l'on ignore si l'on n'y fait pas de grands frais pour des considérations d'ordre plutôt militaire, car le site, merveilleux pour un presidio moderne, pour un camp retranché appelé à servir en cas de soulèvement indigène, ne correspond pas à des nécessités économiques » (12).

Il semble bien pourtant que l'intention de nos voisins soit de faire à San-Jurjo un grand port commercial, destiné à devenir dans leur esprit, le débouché du Rif central — où il existerait, paraît-il, des gisements miniers assez importants — et de la région de Fès. Et comme ils n'ignorent pas que la prospérité et l'avenir d'un port dépendent surtout de l'importance du réseau des voies de communication dont il est le point de jonction, les Espagnols, après avoir rendu autocyclables un certain nombre de pistes dans le Rif, auraient décidé de construire une route qui joindrait directement San-Jurjo à la zone française. De plus une délégation de la ville de San-Jurjo a fait, au cours de l'été 1931, une visite à Fès dans le double but de montrer la praticabilité de leurs pistes et préparer les voies à l'établissement de relations économiques entre leur port et les régions de Fès-Taza dont ils prétendent capter le trafic. Servis par la mégalomanie de certains, leur démarche semble ne pas avoir été tout à fait vaine, puisque quelques jours après leur visite, le correspondant de l'« Echo d'Oran » à Fès écrivait dans ce journal : « De bons esprits ont mis en évidence, comme vérité économique que la côte de la Méditerranée est indispensable à la vie du Maroc du Nord » (13). Il est juste de reconnaître que quelques mois avant, un certain nombre de colons de l'Ouergha, pour des buts assez incompréhensibles, demandaient la route de Fès à Villa-San-Jurjo (14). Cette liaison qu'André SAYOUS qualifie de « pure fantaisie », car dit-il, « on dépenserait une somme très considérable pour de rares et faibles avantages » (15),

(12) André E. SAYOUS. — *Revue économique internationale*, juillet 1931, p. 23.

(13) *Echo d'Oran*, 1^{er} septembre 1931.

(14) *Courrier du Maroc*, 26 juin 1931.

(15) André E. SAYOUS. — *Revue économique internationale*, juillet 1931, p. 25.

constituerait une menace directe contre nos ports atlantiques et d'une façon plus générale contre le commerce français d'importation au Maroc. Elle serait surtout un instrument propre à favoriser le dumping des tissus et autres marchandises étrangères entrant par les ports de la zone espagnole. San-Jurjo situé au moins à 285 km de Fès, dont il est séparé par une barrière montagneuse de 1.900 à 2.000 m., difficile à franchir, ne saurait être considéré comme le débouché naturel de l'ancienne capitale chérifienne, distante de Port-Lyautey de 196 km par la voie ferrée et 163 par la route. Par contre la région de Taza et la vallée de l'Ouergha supérieur, situées à 200 km environ de San-Jurjo, si l'on s'en tient à la distance, se trouvent partiellement dans la zone d'influence de ce port. Mais l'argument invoqué quelquefois par quelques colons et commerçants, savoir que cette route servirait à la région du Nord pour déverser le trop plein de ses productions agricoles dans la zone espagnole, ne résiste pas au moindre examen. En zone espagnole, les céréales indigènes n'étant soumises à aucun régime, le blé exotique — bien que la récolte locale soit déficitaire — se vend à la parité mondiale, soit 70 à 80 francs meilleur marché que dans la zone française. Notre production y est donc absolument invendable.

SECTION V

Le Port de Melilla

Le port de Mélilla, à 20 km. au Sud du Cap des Trois Fourches, est adossé à la presqu'île et bien abrité — sauf du vent d'Est — par la côte et une jetée de 600 m. Le mouillage est bon et peut recevoir des bateaux d'un tirant d'eau de 10 m. en rade et 9 m. à quai. Il peut abriter à la fois 8 ou 9 bateaux de 90 à 100 m. de long (16). Il est pourvu d'installations modernes pour le chargement des minerais (17). Son hinterland immédiat de 3.000 km² entre

(16) DE MAZIÈRES. — *Revue de géographie marocaine* du 4^e trimestre 1927.

(17) André E. SAYOUS. — *Revue économique internationale* du 15 juillet 1931. p. 13.

la Moulouya et l'Oued-Kert est composé de plaines et vallées peu profondes dont on a souvent exagéré la fertilité. Par contre, la richesse de ces gisements miniers ne peut être contestée. A peu de distance de Mèlilla, ville de 40.000 habitants, la masse considérable des minerais de fer et de plomb du Beni-Bou-Ifrouur a fourni en 1929, 1.061.000 tonnes aux exportations et les procédés modernes d'exploitation utilisés, peuvent faire face à une production de 1.500.000 t. par an (18). En dehors des minerais, le trafic des exportations est très faible. Celui des importations composé de marchandises diverses atteint 163.000 t. Outre les services irréguliers ce port a, par quinzaine, un service régulier qui le relie aux ports de la péninsule ibérique.

L'unique voie ferrée qui part de Mèlilla ne sert guère qu'aux exploitations minières ; l'amélioration des routes se poursuit et le plus grand effort porte en ce moment sur celle qui doit joindre Mèlilla à Tétouan, celle de Berkane qui assure la liaison de Mèlilla à Oudjda étant terminée.

Les couloirs de la montagne facilitent la création de voies d'accès relativement courtes vers Taza, et l'espoir de développer Mèlilla au détriment d'Oran a incité l'Espagne à porter tous ses efforts sur ce port. Ce n'est pas sans cause qu'on a pu craindre que tout le trafic de la zone française comprise entre Taza et Oudjda ne fût drainé vers le port espagnol étant donné l'influence qu'exercent, dans les relations commerciales, les distances kilométriques. La distance Taza-Mèlilla par Guercif ou Taourirt est de 250 kilomètres environ, tandis que celle de Taza-Port-Lyautey approche 300 km. ; et celle de Taza-Oran est de 470 km. Fort heureusement avec la construction du chemin de fer Taza-Oudjda-Nemours qui mettra ce port à 285 km. environ de Taza, les chances de Mèlilla se trouvent diminuées. La question touristique généralement invoquée par une certaine presse, pour réclamer des routes en direction des ports de la zone espagnole, ne saurait à elle seule justifier la construction de ces voies d'accès que la France n'a aucun intérêt à multiplier inconsidérément, car elles ne manqueraient pas d'avoir une répercussion fâcheuse sur notre situation commerciale dans l'Oriental, et même dans une partie de l'Occidental.

(18) André E. SAYOUS. — *Revue économique internationale* du 15 juillet 1931, p. 40.

La prospérité de Mèlilla est due presque uniquement aux richesses minières de son arrière-pays qui procurent un fret d'exportation important, et à l'existence d'une zone franche qui exerce une certaine attraction sur les marchandises d'importation. Au sortir de cette zone par voie de terre, ces produits devraient acquitter les droits de douane ; mais le Gouvernement Espagnol reste juge de l'application de cette mesure ; de même qu'il peut les exempter de différents autres droits tels que : droits d'octroi, d'aconage, etc... supportés normalement dans les ports.

SECTION VI

La Porte Algérienne

Si de tout temps les relations commerciales entre l'Oriental et l'Algérie ont été très actives, par contre, celles de l'Algérie avec l'Occidental étaient à peu près nulles dans l'ancien Maroc. Mais avec l'occupation française les échanges s'étendirent vers l'Ouest, malgré la précarité des voies de communication longtemps représentées par la voie stratégique de 0 m. 60 et des pistes aménagées. Les marchandises riches profitant de la différence des tarifs douaniers fixés à 5 % à l'entrée à Oudjda, au lieu de 12,50 % pour les ports de l'Atlantique, arrivaient parfois dans l'Occidental. Les Chambres de Commerce des ports de l'Ouest se basant sur le fait que quelques colis de tissus venant d'Oran furent aperçus à Marrakech, déchainèrent une campagne de protestations. Un arrêté viziriel du 29 décembre 1923 établit une deuxième ligne douanière à Taza pour la perception d'une taxe supplémentaire de 7,5 % sur les produits importés à destination de l'Occidental. Ce régime dit du « Cadenas » fut régularisé par dahir du 5 juillet 1928 qui consacre la séparation douanière entre l'Oriental et l'Occidental.

Pour justifier ce régime douanier intérieur si anormal à première vue, on a prétendu qu'il s'imposait pour arrêter l'invasion des tissus anglais qui pénétraient en transit par la voie algérienne. En fait, les résultats du « Cadenas »

se firent immédiatement sentir et les variations du commerce d'importation par voies terrestres sont les suivantes depuis 1923.

Années	1923	75.000 tonnes	174 millions de francs
—	1924	40.000 —	116 — —
—	1925	52.000 —	112 — —
—	1926	88.000 —	171 — —
—	1927	71.000 —	178 — —
—	1930	185.700 —	311 — —
—	1931	162.000 —	244 — —

Après avoir baissé sérieusement, les entrées se relèvent brusquement en valeur absolue en 1926-27 (19), mais restent encore bien plus faibles qu'avant en valeur relative. En 1931, elles ne représentent en valeur que 11,75 % des importations totales du Maroc français, alors qu'en 1923, elles atteignaient 22 %.

Bien peu de ces marchandises dépassent le Moyen Atlas ; en 1931, Taza ne reçoit d'Oudjda par voie ferrée que 5.004 t., tandis qu'il en reçoit 18.160 de la direction de Fès. Parmi ces 5.004 t. venant d'Oudjda, l'alimentation y figure pour 1.071 t., et les tissus et vêtements pour 29 t. seulement. A ce trafic, il faut ajouter celui qui se fait par route et qui échappe à peu près à tout contrôle ; mais il est probable que la proportion entre les deux courants commerciaux opposés reste à peu près la même que celle qui résulte du trafic ferroviaire.

En définitive, l'influence de la Porte-Algérienne — voyageurs mis à part — sur la zone attractive naturelle des ports de l'Ouest est relativement faible. Tout d'abord, elle ne reçoit rien ou à peu près rien de l'occidental en vue de l'exportation. Les marchandises qu'elle expédie sur Taza ne dépassent pas 20 % du trafic des importations reçues par cette ville. En outre, si la Haute-Moulouya et le Tafilalet reçoivent une partie de leurs importations par les chemins de fer d'Oudjda-Bou-Arfa, d'Oudjda-Guercif-Midelt, et d'Oran-Colomb-Béchar, il s'agit là de chiffres bien modestes ; et, cette situation s'explique par l'absence de liaison ferroviaire de ces régions avec leur port naturel.

La concurrence des ports espagnols, quoique difficile à évaluer, parce qu'elle s'exerce souvent sous forme de con-

(19) BOUTIN. — *L'expansion commerciale du Maroc*, p. 125-126.

trebande, est certainement beaucoup plus importante et plus inquiétante. Elle porte, de préférence, sur les marchandises riches, et c'est là qu'il convient de chercher l'explication du tonnage infime de tissus qu'ont reçu en 1931 par voies ferrées les trois villes-entrepôts de l'intérieur : Meknès 296 t., Fès 74 t., Taza 70 t. dont 29 venant d'Oudjda, soit au total 440 t. pour ravitailler 1.230.000 habitants ; alors que Mazagan, malgré les empiètements de Casablanca dans les Doukkala, importe annuellement plus de 1.000 t. de tissus (1.063 en 1929) pour une population de 305.000 habitants.

D'ailleurs le fait que les quantités de tissus, fils et vêtements reçues par les villes de Fès (74 t.) et Taza (70 t.) sont bien moindres que celle de Meknès (296 t.), montre que l'invasion de la zone française par les produits venant des ports espagnols, s'accroît au fur et à mesure qu'on se rapproche de la frontière.

D'autre part, la comparaison du tonnage d'entrée des ports de la zone espagnole et celui des importations totales dans le Protectorat français, ne laisse pas d'être troublante. En effet, en 1929, Ceuta et Mélélla, dont l'arrière-pays en zone espagnole comprend environ 400.000 habitants (20) bien peu évolués, ont importé respectivement 214.000 t. et 163.000 t., soit au total 377.000 t. de marchandises ; tandis que le tonnage total des importations en zone française, y compris la porte d'Oudjda, n'a été que d'un million de tonnes pour une population cependant 13 fois supérieure. C'est là une preuve flagrante de la concurrence ouverte ou dissimulée, mais certainement très sérieuse qui s'exerce au détriment de nos ports et de notre commerce ; sinon, il faudrait admettre qu'à nombre égal les habitants de la zone espagnole consomment 5 fois plus de marchandises d'importation que les habitants de la zone française, ce qui est invraisemblable.

Il n'est donc pas surprenant que les Chambres de Commerce et autres organisations de notre zone se soient émues ; et on ne saurait trop prêter attention aux vœux significatifs qu'elles ont émis : Au Conseil du Gouverne-

(20) D'après André E. SAYOUS (*Revue économique internationale* de juillet 1931, p. 20) il y aurait dans le Protectorat espagnol de 700 à 725.000 habitants.

ment Indigène du 16 juillet 1932, la Chambre de Taza demande que des mesures soient prises contre la contrebande sur le sucre et les semoules en provenance de la zone espagnole (21).

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Rabat, dans sa séance du 27 mai 1932, au sujet des marchandises en provenance de la zone espagnole, reconnaît que son attention a été attirée, à de nombreuses reprises, sur une situation qui risque de porter gravement atteinte à l'économie nationale du Protectorat, et qui, d'ores et déjà, ruine la fabrication des pâtes alimentaires, industrie qui était pourtant assez prospère. « Les pâtes traitées en zone espagnole, avec des farines de provenance exotique ne payant pas de droits nouveaux à leur entrée en zone française, peuvent concurrencer très facilement les produits similaires de notre zone ». Fait beaucoup plus grave, cette Compagnie signale que des sucres débarqués au port de Larache ont été acheminés en zone française, où ils ont été vendus, bien entendu, à des prix inférieurs (22).

La concurrence s'exerce souvent sous forme de colportage qui cause un grave préjudice au commerce local. Elle a motivé des mesures administratives, telle une circulaire de la Résidence (23) tendant à interdire l'entrée des services aux colporteurs. Cette question étudiée par différentes Chambres de Commerce doit être portée au Conseil du Gouvernement, notamment par celles de Fès et de Rabat (24).

Ce genre de trafic s'étale souvent au grand jour dans les villes du Nord et porte sur les marchandises les plus hétéroclites : tissus, lingerie, mercerie, livres, appareils divers et autres marchandises riches. Mais dans certaines zones de l'Orient, l'invasion affecte les marchandises intermédiaires comme les meubles et même les marchandises pondéreuses : bois et matériaux de construction qu'on peut voir circuler notamment sur la route de Mélilla-Berkane-Oudjda.

La zone d'influence naturelle des ports du Maroc Atlan-

(21) *Echo du Maroc*, 17 juillet 1932.

(22) *Bulletin officiel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rabat*, n° 10, juillet-août 1932, p. 2.

(23) *Vigie marocaine*, 31 mai 1932.

(24) *Bulletin officiel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rabat*, n° 10, juillet-août 1932, p. 5.

lique français et en particulier celle de Port-Lyautey, peut-elle être défendue contre les empiètements des ports concurrents, tout en conservant au point de vue douanier le principe de la « porte ouverte » ; et cela, par quel moyen ? C'est ce que nous allons examiner.

SECTION VIII

Mesures de Protection des Ports de l'Ouest

L'Unification Douanière, L'Équipement Routier et Ferroviaire
du Nord du Maroc

La Création d'un Port de vitesse à Méhedya

I. — L'UNIFICATION DOUANIÈRE

A s'en référer à certains articles de presse et de revue, aux vœux émis par quelques Chambres de Commerce, la protection de la zone d'influence naturelle des ports de l'Occidental résiderait surtout dans le report à la frontière algérienne de la barrière douanière instaurée à Taza entre l'Occidental et l'Oriental. L'Administration marocaine préconise cette mesure en raison du supplément de recettes douanières qu'elle en attend.

Si le Maroc au lieu d'être soumis au régime de l'égalité économique, de la « porte ouverte », était entouré par un cordon douanier rigide comme le sont les pays européens, le simple déplacement du « cadenas de Taza » pourrait être considéré, *a priori*, comme devant à peu près certainement accroître la zone d'influence des ports de l'Ouest. ou tout au moins limiter celle des ports de Nemours et d'Oran. Et alors on pourrait affirmer que l'atteinte portée au commerce français d'importation ne serait représentée que par la différence qui existe entre le pourcentage des marchandises françaises par rapport au tonnage total des importations entrant par la porte algérienne (80,94 % en valeur) et le pourcentage des marchandises françaises par rapport aux entrées des ports atlantiques (55 % en moyen-

ne). Ce dernier étant beaucoup plus faible, la mesure, limitée à ces effets, n'en serait pas moins inopportune, étant donné l'état déficitaire de notre balance commerciale et les sacrifices annuels de l'ordre de 150 millions de francs que représentent pour l'Etat français le contingentement des céréales admises en franchise, et les 600 à 700 millions de francs nécessaires à l'entretien du corps d'occupation.

Mais l'unification douanière dans le Maroc français risque d'avoir des répercussions autrement graves sur les courants commerciaux de tout l'Oriental et d'une partie de l'Occidental, répercussions qu'il serait pour le moins regrettable de ne pas peser avant de modifier le régime actuel. Si, en 1923, la création du « cadenas » de Taza a pu faire bénéficier les ports de l'Ouest d'une bonne partie du trafic perdu par la porte d'Oudjda, il est fort peu probable que le même phénomène se reproduise actuellement. La situation est en effet tout à fait différente. Les ports de la zone espagnole ne sont plus aujourd'hui, comme il y a 10 ans, de simples présidios coupés du reste du Maroc par les rebelles. Assez bien équipés, ces ports ont leur zone d'influence qui grâce aux antennes routières et ferroviaires réalisées ou projetées risque d'empiéter encore davantage sur le Maroc français ; d'autant plus que l'Espagne reste à peu près libre en fait, de percevoir comme elle l'entend, les taxes douanières ou tous autres droits, au sortir de la zone franche qui entoure ses ports ; droits dont la non-perception constitue autant de primes à l'exportation contre lesquelles nous sommes à peu près impuissants à réagir, étant donné l'étendue et le manque de rigidité du cordon douanier. Une augmentation de 7,5 % de la taxe douanière supportée par les marchandises entrant par Oudjda constituerait donc un précieux encouragement pour les ports espagnols à accentuer leur dumping dans notre zone. Le courant commercial suivant les méridiens de Taza et de Fès, alimenté dans l'ancien Maroc par la contrebande des armes, risquerait de l'être de nos jours à peu près exclusivement par celle des tissus et autres produits manufacturés.

De ce fait, le chemin de fer à voie normale Fès-Oudjda-Nemours dont les déficits seront à la charge du Protectorat, se trouverait privé d'un trafic important sur lequel il est

légitimement en droit de compter ; et les recettes douanières d'Oudjda n'enregistreraient nullement la plus-value escomptée.

Cette majoration de tarifs douaniers auraient, en outre, sur la consommation les mêmes effets que tous les « droits protecteurs qui tendent incontestablement à renchérir le coût de la vie ou tout au moins à l'empêcher de diminuer » (25), et se répercuterait à l'intérieur sur toutes les marchandises similaires à celles qu'elle frapperait directement à leur entrée.

L'unification douanière du Maroc Français par le report à Oudjda du « cadenas de Taza » accentuerait encore la séparation et les « discordes » qui existent déjà entre le Maroc et l'Algérie, alors qu'il y a un intérêt évident à voir ces deux possessions françaises collaborer plus étroitement. Cette mesure qui consacrerait en réalité l'abandon de l'unique avantage économique qui nous a été consenti par l'acte d'Algésiras, serait inévitablement néfaste à la balance commerciale de la France et non seulement à celle de l'Algérie ainsi qu'on est parfois tenté de le croire, car les marchandises entrant par Oudjda viennent pour la plupart de la Métropole.

II. — L'ÉQUIPEMENT ROUTIER ET FERROVIAIRE

Au point de vue commercial, la concurrence entre les ports de l'Ouest — Port-Lyautey en particulier — et ceux de la zone espagnole, Tanger et la Porte Algérienne, doit normalement s'exercer suivant des lignes de démarcation assez imprécises, mais susceptibles de varier bien plus en fonction du programme des voies de communication qu'en fonction de la politique douanière du Protectorat français, pratiquée au sujet des deux zones occidentale et orientale. Et par voies de communication, il faut surtout entendre le chemin de fer, qui reste avec la voie fluviale « le principal facteur de développement d'un port » (26), c'est lui qui « forme le trait d'union nécessaire à la vie des uns et des autres et c'est par sa construction que commence toujours la mise en valeur d'un territoire » (27). Ici, sa supériorité

(25) C. GIDE. — *Cours d'économie politique*, tome second, 1925, p. 37-38.

(26) A. HUART. — *Les ports de commerce français*, p. 123.

(27) P. DE ROUSIERS. — *La vie américaine*, p. 33.

sur le camion est d'autant moins discutable, qu'il s'agit de transporter des marchandises sur de longs parcours de l'ordre de 200 à 300 km., ou davantage. Or, précisément, les parties excentriques de la zone d'influence des ports de l'Ouest (Haute-Moulouya, Confins Algéro-Marocains, région d'Ouezzan, bassin de l'Ouergha, Taza), de Port-Lyautey et partiellement de Casablanca par où arrivent les marchandises riches ne sont encore reliées à leurs débouchés naturels sur une grande partie du trajet, que par des routes, des pistes aménagées et la voie de 0 m. 60. La construction de la grande transversale Fès-Oudjda ne résoudra qu'en partie le problème.

D'autres liaisons ferroviaires s'imposent, notamment celle de Meknès-Khénifra-Marrakech avec antenne sur Midelt et celle de Port-Lyautey-Mechra-Bel-Ksiri et la vallée de l'Ouergha avec embranchement sur Ouezzan.

La voie impériale Meknès-Khénifra-Beni-Mellal-Marrakech » doublement importante comme rocade militaire et comme lien économique des riches régions du Dir » (28) pourrait, semble-t-il, suivre sensiblement le tracé de la voie de 1 m. qui, d'après l'étude faite par le Service du Génie en 1920-21, devait, partant de Meknès, emprunter le col du Goulid, la vallée de l'Adarouch et du Tigrira, et, de Taka-Ichkiane, se diriger à peu près directement sur Khénifra. Selon le capitaine PEYRONNET, le tracé le plus avantageux et le plus court au delà de Khénifra devrait suivre la rive gauche de l'Oum-Er-Rbia et passer à mi-distance entre la plaine et la montagne par Tadla et Beni-Mellal (29).

Les travaux d'étude de la voie de 1 m., dont les exigences sont à peu près identiques à celles de la voie de 1 m. 44, montrent que sa réalisation entre Meknès et Khénifra n'offre pas de difficultés excessives. En effet, les rampes dépassent très rarement 16 ou 20 m/m. De cette ligne pourrait se détacher à hauteur du Tigrira un embranchement qui par la trouée d'Aïn-Leuh-Bekrit-Itzer rejoindrait Midelt. Ainsi se trouverait réalisée pour la région de Midelt, la Haute Moulouya, le Haut Atlas Oriental et l'arrière-pays saharien, la voie la plus courte, celle qui consiste à attein-

(28) CÉLÉRIER. — *Annales de Géographie*, année 1927, p. 466.

(29) Capitaine PEYRONNET. — *Le Tadla-Zaïan*, p. 318.

dre le chemin de fer de Meknès. D'après M. CÉLÉRIER, « quelque tracé qu'on lui donne, une voie de circulation rapide à travers l'Atlas, de Meknès à Bou-Denib est indispensable à la sécurité. Les économies en la circonstance pourraient coûter cher » (30).

La construction de ces voies ferrées permettrait d'entreprendre l'exploitation des richesses forestières et minières du Moyen Atlas et de la Haute Moulouya dont nous avons signalé l'importance, en même temps qu'elle étendrait considérablement la zone d'influence des ports de l'Ouest qui désormais auraient la maîtrise du mouvement commercial du Tafilalet et des Confins.

Elle hâterait, en outre, l'œuvre de pénétration économique et civilisatrice dans toutes les régions desservies et avoisinantes, et serait susceptible d'accroître sérieusement le fret d'exportation et même d'importation à la fois de Port-Lyautey et de Casablanca. L'ingénieur Catherine considérait dès 1923 la voie impériale Meknès-Marrakech comme base du triangle économique Casablanca-Tadla-Marrakech : « selon lui, l'examen de la carte des voies de communication du Maroc montre que les seules antennes : Casablanca-Marrakech, Casablanca-Tadla et Rabat-Meknès ne vivraient pas en tant qu'émissaires des produits des zones traversées si l'établissement de la voie impériale Marrakech-Meknès n'avait été envisagée pour apporter du trafic à ces antennes » (31). Ce même auteur dans un article du « Petit Marocain » du 15 novembre 1927 où il énonce ses prévisions en matière ferroviaire pour 1937, écrit au sujet de cette voie : « Pour ma part, je vois Fès-Oudjda unis par le rail, puis Marrakech-Meknès drainant les produits de l'Atlas et y amenant des touristes, mineurs et commerçants » (32).

La valeur stratégique de la rocade Meknès-Marrakech et de la voie Meknès-Midelt est d'autant moins contestable que Meknès va être le centre des approvisionnements de réserve du Maroc. Ces voies permettraient le transport rapide du Nord au Sud, et de la zone occidentale aux confins Algéro-Marocains, en moins de 48 heures des trou-

(30) J. CÉLÉRIER. — *Annales de Géographie*, année 1927, p. 466.

(31) Ingénieur CATHERINE. — *Bulletin de géographie du Maroc*, 1^{er} trimestre 1923, p. 489.

(32) D^r Lucien GRAUX. — *Le Maroc économique*, p. 211.

pes, matériel et ravitaillement, opération qui nécessite actuellement des semaines, ce qui oblige la Métropole à entretenir ici, à grands frais, des effectifs encore très importants. En 1929, on a considéré comme un vrai tour de force de la part du Général Freydenberg, quand il voulut secourir Archana, le fait d'avoir mené à pied d'œuvre 7 ou 8 bataillons en 11 jours (33). Il est certain, écrit le Maréchal Lyautey « que le jour où nous aurons des chemins de fer, là où il faut 8 ou 10 jours pour transporter des troupes, leur matériel et leur ravitaillement, la situation militaire se modifiera radicalement, et avec les chemins de fer ce sera l'évolution immédiate du trafic de la vie économique, de la vie sociale, c'est-à-dire des intérêts matériels. Or, l'intérêt est partout et toujours le plus fort » (34).

Il n'est pas douteux non plus que ces deux voies, en particulier la rocade Meknès-Marrakech, appelées à desservir des régions à la fois riches, populeuses et renfermant des sites curieux et remarquables, seraient empruntées par les touristes, surtout les touristes libres, les plus intéressants pour le pays, sans porter préjudice aux transports automobiles. Il a été constaté qu'en Algérie « le développement des transports automobiles dont les circuits doublent ou complètent les voies ferrées, loin d'amener une diminution du nombre des touristes sur les chemins de fer, l'a fait au contraire augmenter et la propagande faite en faveur des services automobiles a profité aux deux modes de transports à la fois » (35). En se plaçant au point de vue de l'intégration du Maroc dans les grandes routes mondiales, il n'est pas chimérique d'admettre que le Meknès-Midelt pourrait bien être l'amorce de la voie de raccord du Transsaharien aboutissant à Tanger, où la construction du tunnel projeté par l'Espagne sous le détroit de Gibraltar, assurera peut-être un jour la soudure des voies africaines et des voies européennes. On pourrait alors se rendre, sans rompre rail, de Paris à Tombouctou et au Cap.

(33) P. MAUCHAUSSÉ. — *L'évolution du régime minier au Maroc français*, p. 225.

(34) Maréchal LYAUTEY. — *Paroles d'Action*, p. 75.

(35) Colonel DHÉ et J. DENIZET. — *Cahiers du Centenaire de l'Algérie*, n° VIII, p. 43.

Non moins indispensable et urgente est la construction de la voie ferrée normale Port-Lyautey-Mechra-Bel-Ksiri (36) ou Souk-El-Arba du Gharb, le Moyen et Haut Ouergha avec embranchement sur Ouezzan. Tout le bassin de l'Ouergha, très peuplé, très bien arrosé et d'une fertilité remarquable, n'a d'autre voie d'accès vers son port naturel que le chemin de fer stratégique de 0 m. 60, à moins d'utiliser pour ses produits la voie normale Port-Lyautey-Fès, ce qui leur impose un parcours supplémentaire de plus de 100 km. Cet équipement ferroviaire insuffisant explique et encourage l'invasion des produits étrangers venant de la zone espagnole.

La construction des antennes ferroviaires reliant Port-Lyautey au pays Zaïan, au Tadla et à la Haute Moulouya par Meknès, d'une part, à Ouezzan et au Haut Ouergha par Mechra Bel Ksiri d'autre part, peut seule assurer la mise en contact du port avec son immense arrière-pays, faciliter l'exploitation rationnelle de celui-ci tout en assurant sa sécurité, réduire ou tout au moins limiter sérieusement les empiètements des ports concurrents. Si l'on considère la richesse et l'importance des régions desservies, l'exploitation de ces voies ferrées ne semble pas *a priori* devoir être déficitaire. M. le Sénateur Messimy fait observer que les chemins de fer du Maroc « ont dans leur ensemble un coefficient d'exploitation positif » (37). Et grâce à elles, l'Etat français réaliserait immédiatement de sérieuses économies sur les mouvements de troupes, de matériel et de ravitaillement, indépendamment de celles beaucoup plus importantes qui résulteraient des réductions d'effectifs devenues possibles.

III. — L'AMÉNAGEMENT D'UN PORT DE VITESSE A MÉHÉDYA

Un autre moyen très efficace pour atténuer les effets du dumping étranger dans l'Occidental et les empiètements d'Oran et de Nemours dans les confins, serait l'aménagement de Port-Lyautey-Méhédia en port de vitesse pour qu'il devienne la voie d'entrée pour tout son arrière-

(36) Comme le préconise la Chambre de Commerce de Port-Lyautey.

(37) Avis présenté par M. le Sénateur Messimy, au nom de la Commission des Affaires Etrangères et de la Politique générale des Protectorats. — *Documents parlementaires*. Sénat, annexe n° 704 du 27 octobre 1932, p. 1024.

pays naturel, des marchandises riches dont le principal port d'importation du Maroc Occidental français reste encore Casablanca. Leur importation par Port-Lyautey réduisant le parcours terrestre de 140 km. entraînerait une économie appréciable, de 30 à 50 % sur les frais de transport qu'elles supportent actuellement. Ces marchandises pourraient ainsi concurrencer beaucoup plus avantageusement sur les marchés du Nord et des confins, les produits venant des ports espagnols ou de la porte algérienne.

Et ici, il ne s'agit pas d'une question de rivalité entre Port-Lyautey et Casablanca car le fret perdu par Port-Lyautey n'est nullement gagné par Casablanca, mais bien par les ports de la zone espagnole, au détriment de l'économie du Maroc français et de la balance commerciale de la Métropole.

L'équipement de Port-Lyautey, celui de son immense arrière-pays et sa mise en valeur conditionnent également le développement de la fonction industrielle de ce port.



CHAPITRE CINQUIEME

La Fonction Industrielle

Le mouvement industriel de Port-Lyautey est de date récente ; la mauvaise réputation dont il souffrit longtemps, n'était pas pour encourager les capitalistes à immobiliser les grosses sommes que nécessite la création des industries. Cependant, depuis quelques années, l'activité industrielle de cette cité, sans approcher celle de Casablanca, n'est pas négligeable. Mais il s'agit ici, essentiellement d'industries de consommation sur place qui ne portent que sur quelques branches : les matériaux de construction (chaux, carreaux, briques, tuiles, tuyaux — ces derniers fabriqués à l'importante usine de Bou-Knadel à quelques kilomètres de Port-Lyautey) ; l'industrie du bois qui englobe les fabriques de meubles, de charpentes, de menuiserie, etc... ; la carrosserie automobile comptent de nombreux ateliers. On trouve aussi une usine pour la préparation de l'huile de lin, des ateliers pour la fabrication des hangars métalliques, les ateliers de l'entreprise du port, les ateliers de réparation de la marine dont une extension sérieuse nécessitée par le mouvement maritime croissant s'impose. Dans le domaine de l'alimentation, existent des fabriques d'eaux gazeuses, de liqueurs et de vins mousseux avec des produits du Zerhoun et du Gharb.

Une manufacture de tabac est en cours de construction, ainsi que la prison centrale du Maroc, où il est question de créer quelques industries annexes. Il y a également à Port-Lyautey et dans les environs des fabriques de crin végétal.

L'industrie de la pêche

Bien que les côtes du Gharb, flanquées de dunes présentent des fonds de sable recouverts de vase qui favorisent la présence des poissons de toutes espèces et de certains crustacés, la pêche occupe à Port-Lyautey une

place des plus modestes. Il n'y a que 53 pêcheurs indigènes montant 22 bateaux à rames ou à voiles, et 14 pêcheurs à pied. Aussi les produits de la pêche débarqués dans ce port varient généralement entre 150.000 et 200.000 kg. par an (159.000 kg. en 1930 valant 854.000 frs) dont la répartition entre les principales espèces est à peu près la suivante : ombrine et combrine 34 %, mulot 28 %, sar et sargue 12 %, alose 5,62 %, sardine 5 %, tassargal 3,5 %, sole 2 %. Il est pêché aussi de 15 à 20.000 kg. de coquillages. Ce port qui n'occupe que le septième rang pour le poids, vient au cinquième rang si l'on considère la valeur des produits débarqués. Les 2/3 de ce poisson sont consommés sur place. En 1930, Port-Lyautey en a expédié 53.600 kg. sur les villes de l'intérieur : Ouezzan, Petitjean, Souk-El-Arba, Fès et diverses localités. Sa proximité des grandes villes du Nord auxquelles il est relié à la fois par route et voie ferrée (Meknès, Fès, Ouezzan et Taza), devrait encourager le développement de cette industrie. Il est à présumer qu'avec l'aménagement complet de l'entrée du Sebou de nombreux chalutiers seront amenés à fréquenter régulièrement ce port où ils pourront à la fois se ravitailler et débarquer le produit de leur pêche.

L'avenir industriel de Port-Lyautey

Mais l'avenir industriel de Port-Lyautey doit être considéré bien plus en fonction des avantages naturels de son fleuve et des possibilités de son hinterland qu'en fonction de son activité actuelle. Il n'est pas douteux que l'utilisation des deux rives du Sebou dont le développement s'étend sur 34 km. entre Port-Lyautey et la mer, présente des possibilités remarquables tant en raison du prix très bas des terrains qu'en raison des conditions exceptionnellement favorables que cette voie fluviale offre à l'installation d'apponements particuliers pour la manipulation facile et économique des produits et matières premières qui ne peuvent supporter qu'un minimum de frais.

Dans tous les pays du monde, les fleuves et rivières se sont révélés éminemment favorables au développement des industries qui y trouvent, plus facilement qu'ailleurs, l'espace nécessaire et peuvent y recevoir leurs matières pre-

nières par les moyens de transport les plus bas. Le long de l'estuaire des grands fleuves français, la Seine, la Loire et la Gironde, les centres industriels se multiplient rapidement. En Angleterre, la Tyne entre Newcastle et la mer, sur 20 km., est bordée par une suite ininterrompue d'usines.

L'estuaire du Sebou doit attirer sur ses rives, les usines de transformation de produits agricoles que fournira en abondance son arrière-pays remarquablement fertile et dont la mise en valeur se poursuit. L'orientation du bassin moyen et inférieur du Sebou vers la culture maraîchère et l'arboriculture doit notamment provoquer la création d'usines de conserves, confitureries et autres industries similaires, en vue d'utiliser les légumes et fruits qui ne pourraient être exportés frais sur les marchés mondiaux. L'endroit est aussi tout indiqué pour des fabriques d'objets en liège, de linoléums, de briques et panneaux isolants, la préparation du liège pour la vente (raclage, bouillage, pressage, découpage), sous le nom de « liège en planches régulières » dont l'Algérie exporte annuellement de 15 à 20.000 t. (1). Ces usines trouveraient à pied d'œuvre, dans la forêt de Mamora, la matière première qui leur est nécessaire. Les bois de mimosas, d'acacias et d'eucalyptus qui prolongent vers le Nord la forêt de Mamora, pourront dans quelques années alimenter des fabriques d'emballages pour les primeurs, de tannin et extraits pour les tanneries; des ateliers sont déjà projetés pour la préparation des poteaux de mines à provenir des forêts d'eucalyptus. Toutes ces installations auront à leur disposition les moyens de transport les plus variés : maritimes, ferroviaires et routiers.

Les richesses du sous-sol de l'arrière-pays de Port-Lyautey peuvent aussi réserver d'agréables surprises : les produits métallifères s'y trouvent en abondance ; et, à défaut de houille — pouvant d'ailleurs y parvenir économiquement par mer — les pétroles, sur lesquels on fonde de grands espoirs, pourraient provoquer une activité industrielle inattendue à Port-Lyautey et y amener la création de raffineries de pétrole.

Mais sans tabler sur des données plus ou moins lointai-

(1) J. BLOTTIÈRE. — *Les productions algériennes*, p. 56.

nes ou incertaines, l'industrie locale doit trouver une source d'activité immédiate dans l'équipement du bassin inférieur du Sebou, dans la construction d'une ville européenne et surtout indigène, car actuellement plus de 12.000 arabes, faute de logis, couchent sous la tente ou dans des noualas installées non loin de la ville européenne. Il y a là un emploi productif immédiat pour les capitaux en quête de placement.

L'industrie de Port-Lyautey qui s'organise actuellement sera incontestablement très avantagée en raison du prix relativement bas des terrains et des matériaux et du faible taux de l'argent ; tandis que les usines de Casablanca ont été installées au moment où, terrains, matériaux et capitaux étaient cotés aux plus hauts prix. Et Port-Lyautey sera sans nul doute des mieux placés pour écouler sa production dans tout le Maroc du Nord, zone de peuplement européen par excellence.

CONCLUSION

Port-Lyautey, aux accès jadis encombrés de bancs de sable et de rochers et fermés par une barre presque infranchissable que coupait un chenal capricieux, sinueux et peu profond, a vu sa réceptivité, doubler, presque tripler en quelques années ; il prend chaque jour davantage l'allure d'un grand port. Les digues bientôt terminées rendront l'entrée du Sebou accessible de jour et de nuit aux grands bateaux d'un tirant d'eau de 7 m. 50 à 8 m. qui pourront sans difficultés atteindre Mèhédy, tandis que ceux de 5 m. 50 à 6 m. de tirant d'eau pourront remonter le Sebou jusqu'à Port-Lyautey où l'outillage actuel permet déjà de faire face à un trafic annuel de 700.000 à 800.000 t. L'effort accompli ici, en quelques années a été considérable et, on peut dire, couronné de succès. Le résultat obtenu montre dès à présent que les accès maritimes de Port-Lyautey pourront être parfaitement aménagés au même titre et en moins de temps que ceux des grands ports fluviaux européens, étant donné les moyens dont on dispose actuellement. Le système portuaire de Port-Lyautey-Mèhédy ne tardera pas à rivaliser avec les plus grands port maritimes de l'Afrique du Nord.

Nous trouvons une manifestation éclatante de l'amélioration de ce système portuaire dans l'accroissement de son trafic qui a presque doublé en 3 ans, et dans la progression de son mouvement maritime et de son mouvement commercial qui accusent en 1931 sur l'année précédente, le premier, une augmentation de 22 %, et le deuxième de 45 %. Son tonnage de 1931 qui approche 400.000 t., le classe déjà au rang des grands ports. L'accroissement rapide de son trafic est d'autant plus digne de retenir l'attention, que ce port n'a disposé jusqu'ici, comme fret de sortie, d'aucun chargement massif : phosphates, minerais, etc... : mais seulement des produits agricoles des régions du Gharb, de Meknès et de Fès. Le Sénateur MESSIMY formulant sans réserve l'avis que les dépenses à faire pour le port de Rabat soient limitées aux travaux d'entretien des ouvrages qui existent, estime au contraire que les crédits affectés aux travaux de Port-Lyautey « correspondent aux

besoins de la région du Maroc qui prend depuis quelques années le développement le plus marqué. La mise en état rapide de Port-Lyautey correspond à un besoin impérieux » (2).

L'effort fait en faveur de Port-Lyautey est notoirement insuffisant, il aura suffi, en effet, d'une année relativement bonne en céréales pour établir que si au Maroc, il est dans les usages de voir grand, on a adopté ici un programme beaucoup trop étiqué.

L'Administration semble avoir singulièrement mésestimé la valeur économique de l'immense arrière-pays dont Port-Lyautey est le débouché naturel. Sa situation géographique des plus privilégiées doit normalement lui assurer l'exclusivité du trafic des marchandises riches ou pauvres, de grande ou petite vitesse, du bassin du Sebou aux vastes perspectives d'avenir, du Moyen Atlas central, de la Haute Moulouya et en grande partie des Confins Algéro-Marocains. Mais c'est encore par lui que la région de Rabat devra exporter ses primeurs et ses fruits et importer ses marchandises de grande vitesse. Rabat et Port-Lyautey sont, en effet, trop rapprochés l'un de l'autre pour prétendre devenir tous deux des ports de vitesse. Il est naturel que Port-Lyautey, dont les avantages physiques et géographiques l'emportent incontestablement sur son voisin, devienne le grand port du Nord, Rabat se spécialisant dans le trafic de certaines marchandises pondéreuses, encombrantes ou de petite vitesse, et jouant ainsi le rôle de satellite de Port-Lyautey. La zone d'influence de ce dernier, couvrant 125 à 130.000 km², peuplée de 1.900.000 habitants, dont 95.000 Européens, c'est-à-dire 36,5 % de la population totale du Maroc et 45 % de la population européenne et non marocaine, englobe tout le Nord du Maroc, qui malgré son ouverture tardive à la colonisation, l'insuffisance de son équipement routier et surtout ferroviaire (364 km. de voies ferrées normales), s'avère comme la partie la plus riche, la plus productive du Maroc, et la plus apte au peuplement européen.

D'après les statistiques, sa production annuelle varie

(2) Avis présenté par M. le Sénateur Messimy, au nom de la Commission des Affaires Etrangères et de la Politique générale des Protectorats. — *Documents parlementaires*. Sénat, annexe n° 704 du 27 octobre 1932, p. 1034.

pour les céréales de 6.500.000 à 8.000.000 de quintaux (dont 3.100.000 à 4.000.000 de quintaux de blé), pour les légumes secs de 320.000 à 340.000 qx ; et cette production représente dans l'économie marocaine : les céréales 41 %, le blé 55 %, les légumes secs 65 % de la production totale du Maroc français. Elle possède 53 % des arbres fruitiers du Maroc et 43 % de son cheptel.

Mais à côté des surfaces de grosses cultures et d'élevage, soumises elles-mêmes à des méthodes modernes qui, les faisant passer du mode extensif au mode intensif, accroîtront considérablement le rendement et laisseront sous peu disponibles pour les exportations des tonnages très élevés de l'ordre de 4 à 5 millions de quintaux pour les céréales, se trouvent les terres qui permettront de diversifier la production. C'est, en effet, le bassin du Sebou et la région de Rabat qui possèdent les terres convenant le mieux aux productions maraîchères, à l'arboriculture fruitière et à certaines plantes industrielles, en un mot, aux cultures riches, seules capables de « renter » et d'amortir les gros capitaux employés à la construction des barrages, à l'assainissement et à l'équipement économique du pays. Les richesses du sous-sol du Nord marocain français, en voie de reconnaissance, s'avèrent déjà aussi importantes que variées, et peuvent constituer à brève échéance un stimulant sérieux pour l'activité industrielle de toute cette zone, activité qui a plus que quadruplé en 5 ans. Au recensement de 1931 le Nord du Maroc dispose de 734 établissements industriels européens employant 14.546 ouvriers (3), (au lieu de 217 établissements et 3.575 ouvriers en 1926) (4), soit 42,50 % des ouvriers et 47 % des établissements industriels européens de l'ensemble du Maroc.

Productions et élevages intensifs, cultures riches, exploitation du sous-sol et développement de l'industrie nous permettront d'élever très sérieusement le « point de saturation du peuplement », et rendront « possible une extension croissante de la colonisation européenne, ferment indispensable à la masse indigène et condition première de sa prospérité » (5).

(3) R. HOFFHERR. — *L'Economie Marocaine*, p. 198-199.

(4) Lucien GRAUX. — *Le Maroc économique*, p. 211.

(5) Discours de M. Lucien SAINT au banquet annuel de l'Association Le Maroc du 9 mars 1932, *Echo du Maroc* du 10 mars 1932.

Ici, le développement du peuplement européen sera d'autant plus facile que tout le Nord marocain offre une grande similitude avec le Tell algérien et certaines provinces de la Métropole, et que la densité de la population indigène est relativement faible. En 5 ans, la population européenne a doublé. Il faut également s'attendre à une augmentation de la population indigène dont le mouvement démographique a été en Algérie en corrélation étroite avec celui de la colonisation, et à une évolution assez rapide des autochtones à forte proportion de citadins. Dans son ensemble la densité de la population est susceptible de doubler ou tripler en quelques décades. Ce sont autant d'éléments propres à accroître le développement de la fonction régionale de Port-Lyautey, et par la suite celui de ses fonctions commerciale et industrielle, grâce à l'abondance, à la diversité des productions et à l'importance des facultés d'absorption de son arrière-pays. L'estuaire et les rives du Sebou se prêtent merveilleusement à toutes les extensions futures du système portuaire Port-Lyautey-Méhédy. Et ce fleuve doit déjà à la largeur et au calme de sa nappe d'eau, au dégagement de ses berges plates et à l'orientation de son cours, d'avoir été choisi par le Gouvernement Français pour devenir la base d'hydravions du Maroc, et l'un des principaux centres aéronautiques.

Port-Lyautey « grand port fluvial » à derrière lui incontestablement l'arrière-pays le plus vaste, le plus riche, le plus peuplé, et doit jouer un rôle primordial dans l'économie générale du Maroc français. Mais son équipement en port de vitesse, par la construction à Méhédy de quais en eaux profondes, et sa liaison ferroviaire avec les parties extrêmes de son hinterland, Ouezzan, Haut Ouergha, Taza, Midelt et Khénifra, conditionnent à la fois son avenir et le développement économique de tout le Nord du Maroc. Ces mesures empêcheront seules qu'une partie du Maroc français passe définitivement dans la zone d'influence des ports de nos voisins.



TITRE DEUXIEME

Rabat-Salé Port Local et Régional

SECTION I

Historique et Physionomie Actuelle

I. — HISTORIQUE

Le port de Rabat-Salé est un des plus anciens du Maroc. PTOLÉMÉE et PLINÉ en font mention dans leurs ouvrages sous le nom de Sala. Les Phéniciens s'établirent vers 846 avant Jésus-Christ à l'entrée du Bou-Regreg et fondèrent un comptoir à 5 km. environ en amont. Les Romains s'emparèrent de cet établissement vers 145 avant Jésus-Christ, s'en servirent comme grenier à blé et lui donnèrent le nom de Seylla-Colona. Mais il semble, d'après les découvertes récentes, que les Romains concentrèrent plutôt leur effort sur la rive gauche à l'emplacement même du Chella. Dès cette époque l'établissement humain sur le Bou-Regreg, méritait déjà le nom de « Ville des deux rives » (1) qui lui fut donné plus tard. Prise et pillée par les Vandales au début du V^e siècle, elle fut reprise en 527 par les Romains, qui redonnèrent à Seylla une nouvelle prospérité. Ils disparurent définitivement devant l'invasion arabe en 670. Devenue la capitale des Berghouata Berbères, Chella ou Seylla, connut des vicissitudes nombreuses. Elle fut conquise successivement par Moulay Idris I (VII^e siècle), les Zenètes (X^e siècle), les Almoravides (XI^e siècle). Sous ces derniers, Chella définitivement ruinée fut remplacée par Salé assise sur la rive droite.

Avec les Almohades qui succédèrent aux Almoravides (XII^e siècle), et continuèrent leur action jusqu'en Espagne, la ville de Salé grossit, mais le poste stratégique fut amé-

(1) Prosper RICARD. — *Guide touristique et historique*, p. 8.

nagé à gauche du Bou-Regreg sur le plateau qui surplombe l'oued en face de Salé. C'est là au camp de la conquête « Ribath el Fath », que se faisait la concentration des contingents à diriger vers la péninsule Ibérique. La nouvelle cité est l'œuvre de Yacoub el Mançour qui y fit édifier un palais, l'imposante mosquée Hassane et son minaret où il voulut dépasser toutes les proportions alors connues au pays d'Islam. Mais le déclin de la puissance Almohade marque aussi celui du camp de Rabat. Sous les Mérinides (XIII^e-XIV^e siècles), Salé continua à jouer un rôle prépondérant ; il s'entoura d'une enceinte et s'organisa pour la navigation par la création d'un port aujourd'hui disparu, et que fermait la monumentale porte du Mellah. En 1260, sous Alphonse X, les troupes espagnoles s'emparèrent de Salé, mais durent l'abandonner au bout de 15 jours sous les attaques du Sultan de Fès.

Au début du XV^e siècle, Salé est l'entrepôt commercial le plus important de la côte atlantique et durant plus d'un siècle fait grand commerce avec les républiques de la Méditerranée, Pisc, Gênes et Venise ; les ports de l'Afrique du Nord, Tripoli, Tunis, Bougie et Ceuta ; avec l'Espagne, l'Angleterre et la France. Puis peu à peu avec la reconquête de l'Espagne par les rois catholiques, les colonies andalouses furent refoulées sur le Nord de l'Afrique. Salé en reçut de nombreux contingents. Cet exode provoqua d'abord la décadence du commerce de Salé, décadence qui ne fut pas de longue durée. Les Maures chassés, animés d'un esprit de représailles envers les Chrétiens s'équipèrent pour la course, au début du XVI^e siècle, et lancèrent au large de hardis corsaires qui s'attaquèrent non seulement aux navires espagnols, mais à tous les navires chrétiens. La proximité relative du détroit de Gibraltar leur permettait d'être toujours en embuscade et d'aller à la rencontre des navires nombreux qui passaient d'une mer à l'autre.

Les corsaires Salatins étaient d'autant plus audacieux qu'ils s'affranchissaient souvent du pouvoir central, auquel ils ne payaient que le dixième des prises faites sur les Chrétiens. Ils parvinrent même à former deux Républiques tantôt unies, tantôt rivales, qui jetèrent un grand trouble dans la navigation. L'Europe s'en inquiéta, fit des représentations qui, restées sans effet, furent suivies de

manifestations plus effectives : Salé, bombardé en 1629 par les Français, en 1637 par les Anglais, fut bloqué en 1860 par une flotte française qui força Moulay Ismaël à demander une trêve. Malgré la reprise des pirateries, le commerce continua à être favorisé. D'ailleurs les habitants de Salé appliquaient ce principe : « La guerre entre deux puissances ne doit interrompre ni troubler le cours des transactions privées entre leurs citoyens » (2).

En 1696, d'après le Consul d'Estelle, le port de Salé reçut en cinq mois, 12 bâtiments français qui rapportèrent à la douane de Moulay Ismaël plus de 20.000 francs de droits d'entrée. Un traité signé avec le Sultan en 1703, stipulait certaines garanties envers nos navigateurs. Mais la piraterie n'en continuait pas moins. Plusieurs croisières eurent lieu en 1716, en 1721 et 1722 pour tenir les corsaires Salatins en respect. En 1737, le marquis d'Antin se rendit à Salé pour conclure avec le Sultan un traité de rachat de tous nos compatriotes esclaves. Le commerce était cependant prospère. Notre Consul à Cadix écrit en 1733 : « on charge à Salé environ 1.000 qx de cire, 4.000 à 5.000 qx de laine et quelques cuivres et gommés », et signale qu'il est venu dans ce port jusqu'à 100 bâtiments anglais (3).

La formation de la barre en face de Salé, aggravée par le tremblement de terre de Lisbonne en 1855, marque le début du déclin de Salé, suivi bientôt de la perte de son indépendance. Sidi Mohamed, fils de Moulay Abdallah s'empara des deux villes qu'il frappa d'impositions considérables. « Ainsi finit la République de Salé, en 1754 après une durée de près de 130 ans » (4). Un nouveau traité conclu avec Mohamed ben Abdallah, stipulait que les navires marchands français ne seraient ni arrêtés, ni visités. Notre Consul André Chénier, d'abord établi à Safi, se transporta à Salé en 1768. Entre temps Salé perdait le bénéfice de la course. Poursuivi par le ressentiment de Moulay Mohamed, il voyait son activité décroître au profit de Safi, puis de Mogador devenu la principale échelle du commerce ; bientôt il n'y eut plus à Salé de marchands européens et notre Consulat fut transféré à Tanger en 1795.

(2) DE PÉRIGNY. — *Au Maroc*, p. 107.

(3) DE PÉRIGNY. — *Au Maroc*, p. 107.

(4) DE PÉRIGNY. — *Au Maroc*, p. 109.

En 1902, d'après E. DECHAUD, l'embouchure du Bou-Regreg étaient obstruée par les sables, et Rabat dernier port du Maroc, n'était fréquenté que par 75 navires jaugeant 48.809 tx. La valeur de son mouvement commercial n'était que de 4.100.486 frs dont 3.199.690 frs d'importations (5).

A notre arrivée ici toutes les opérations se faisaient en rade au moyen de barcas. Les navires d'un tirant d'eau supérieur à 3 m. 50 ne pouvaient franchir la barre où la position et la profondeur du chenal étaient extrêmement variables suivant l'état de la mer, des marées et des crues de l'oued. Le port ne comportait qu'une petite darse bordée de quais étroits où les barcas apportaient les marchandises des navires restés en rade.

Le premier programme d'améliorations à effectuer de 1913 à 1917 comprenait : la construction, sur la rive gauche, d'un quai de 200 m. — dit de la Douane — accostable pour les navires de 3 m. de tirant d'eau, avec 2 ha. de terre-pleins ; deux autres terre-pleins établis en amont du précédent à Bab-el-Bahar et à Sidi-Maklout ; sur la rive droite, un quai de 80 m. et un terre-plein d'un hectare, destinés plus spécialement au trafic de Salé ; enfin le dérochage du chenal d'accès. Sur ce programme, il restait à construire au 1^{er} mai 1917, un quai et des terre-pleins pour réunir ceux de Bab-el-Bahar et de Sidi-Maklout, et à achever le quai de Salé.

L'achèvement de la construction du port et son exploitation ont été confiés par convention du 27 décembre 1916, comme ceux de Kénitra-Méhédia, à la Société anonyme des Ports Marocains de Méhédia-Kénitra et Rabat-Salé. Les conditions que nous avons analysées sommairement dans l'étude de Port-Lyautey, sont identiques pour les deux ports. Le programme des travaux comprend l'achèvement des ouvrages et engins en cours de construction ou d'installation, et l'établissement de nouveaux engins prévus pour l'aménagement définitif du port, c'est-à-dire l'ouverture par dragage d'un chenal de 100 m. de large, ayant son plafond à 3 m. au-dessous des plus basses-mers, l'établissement des jetées nécessaires à la construction du chenal, l'installation de magasins, hangars, ateliers, feux de

(5) E. DECHAUD. — *Les ports de l'Ouest*, p. 65.

direction et de ports, bouées, balises et autres engins. Ce premier programme doit être suivie d'un autre, comportant l'abaissement du plafond de la barre à 3 m. 80, puis à 4 m. 60, et l'extension des quais, terre-pleins et autres ouvrages.

II. — PHYSIONOMIE ACTUELLE

La barre redoutable qui rendait le port si peu hospitalier, et où il n'y avait parfois que 0 m. 50 d'eau a été réduite par la construction de deux jetées convergentes : la jetée Sud de 450 m. de long, la jetée Nord de 475 m., laissant libre une passe de 175 m. de large. Ces deux jetées construites en enrochements ont nécessité la mise en œuvre de 820.000 t. de matériaux conduits sur place par des chemins de fer à voie normale construits par la Société concessionnaire qui relie les carrières aux deux jetées. Celui de la jetée Sud a nécessité le percement d'un tunnel sous les Oudaïas. D'importants dragages effectués en 1928-29 ont porté la profondeur du chenal d'accès à 3 m. 50 environ au-dessous des plus basses-mers, ce qui permet aux navires de 4 m. 50 à 5 m. de tirant d'eau d'accéder au port.

En vue de fixer le chenal ainsi créé, la Société concessionnaire a entrepris la construction de deux digues basses ; l'une au Nord sur la plage de Salé, et l'autre au Sud, entre le quai de la Douane et la pointe des Oudaïas. La Commission technique préconise d'allonger ces deux digues basses en vue d'appuyer l'action des courants. En amont du dernier quai, on a construit un certain nombre d'épis transversaux destinés, comme à Port-Lyautey, à resserrer le courant du fleuve et ceux de la marée pour provoquer l'approfondissement du chenal par l'action des forces naturelles. Toutefois, la technique de calibrage du fleuve est loin d'avoir donné d'aussi bons résultats qu'à Port-Lyautey, en raison de la faiblesse des crues du Bou-Regreg et de la direction des courants. La tenue des fonds nécessitera ici, des dragages relativement plus importants. Le nombre des jours de barre impraticable diminue au fur et à mesure qu'avancent les travaux ; il a été de 28 en 1931 contre 15 l'année précédente.

Le résultat capital de ces travaux a été de transformer l'ancien port à barcas en un port de rivière doté d'un outillage et où les manutentions s'effectuent bord à quai.



RABAT : Entrée du Bou-Regreg.
Les Oudaias, le quai de la Douane.

© 1914 Vve Schmitt

Aménagements et outillage du port. — Le port comprend comme ouvrages principaux :

1° Le quai de la Douane de 200 m. de long desservi par cinq magasins définitifs d'une superficie totale de 3.250 mètres carrés et par 5.000 mètres de terre-pleins ;

2° Le quai de la Tour Hassan de 220 m. de long, en amont et en arrière duquel s'étendent plus de 100.000 mètres carrés de terre-pleins. Ce quai va être muni d'un outillage moderne et doté de magasins d'une surface de 1.300 mètres carrés environ ;

3° Une estacade en bois pour les chantiers et bateaux de pêche ;

4° Le quai de Sidi-Maklout utilisé par les barcasses, chalands et petits caboteurs ;

5° Sur la rive droite et en amont du quai de la Tour Hassan se trouve le quai de Salé de 82 m. de long, spécialement affecté au liège et au tizra. Il comporte 1.200 mètres carrés de magasins et 2.500 mètres carrés de terre-pleins.

Le port de Rabat dispose donc de plus de 500 m. de quais, plus de 7.000 mètres carrés de magasins et plus de 100.000 mètres carrés de terre-pleins, desservis par la voie ferrée normale et la voie de 0 m. 60. Son outillage largement en rapport avec les besoins actuels se compose : D'un important matériel flottant : 4 remorqueurs de 80 à 200 HP, 5 chalands à moteur de 10 à 100 t., 10 chalands ou barcasses d'aconage de 25 à 40 t. et un ponton-mâtire de 18 t. ; d'appareils de levage et de manutention : 7 grues à vapeur de 1,5 à 3 t., 2 grues à vapeur de 6 t. et 4 grues électriques modernes de 3 à 5 t. installées sur le quai de la Tour Hassan.

Ainsi outillé, Rabat peut faire face à un trafic journalier moyen de 700 à 800 tonnes avec un maximum de 1.200 tonnes. Un atelier de moyenne importance et une cale de halage permettent d'y effectuer toutes les réparations courantes. Un balisage de nuit est à l'étude, mais son installation entraînerait des dépenses assez élevées, le port de Rabat ne se prêtant guère à des mouvements de nuit.



Port de RABAT : Quais de la Tour Hassan et de Salé.

(Cliché Vve Schmitt)

SECTION II

La Fonction Commerciale

Le port de Rabat qui joua jadis un rôle prépondérant au Maroc a bien moins profité que d'autres de l'impulsion provoquée dans l'économie marocaine par l'occupation française.

Ses relations maritimes sont peu développées ; le mouvement de sa navigation et son mouvement commercial n'ont progressé depuis 1911 que d'une façon relativement lente, comme nous allons le voir.

I. — RELATIONS MARITIMES

Le port de Rabat est fréquenté régulièrement par les cargos de : La Cie Paquet, la Société Anonyme de Gérance et d'Armement de Dunkerque et la Cie Nantaise de Navigation assurant un service mensuel ; la Bland-Line (anglaise) et la Oldenburg Portugiesche-Dempnich-Rhdirai (allemande) ayant un service bi-mensuel.

Des services irréguliers de cargos sont assurés par les Compagnies françaises : Paquet, Mazella, Mory et Cie, et par les Compagnie étrangères : la Cie Brys et Gislen (allemande), Cie Roma de Gènes (italienne), Cie Lloyd Svenska (suédoise).

Presque toutes ces Compagnies ont des agences installées à Rabat.

II. — MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

En 1911, le port de Rabat, touché par 159 navires jaugeant 112.112 tx (j. n.), occupait le dernier rang parmi les ports marocains et son mouvement maritime représentait seulement 9,4 % du mouvement général de la navigation dans les ports de la zone française. L'accroissement rapide du début qui porta son mouvement maritime à 150.623 tx en 1913, fut suivi d'une regression qui se prolongea jusqu'en 1918. La reprise se manifeste en 1919, mais se poursuit lentement pour atteindre en 1931, 184.748 tx (j. n.) avec 231 navires. Bien que l'accroissement du mouvement maritime de Rabat soit de 64 % par rapport à 1911, et que ce

port soit passé au cinquième rang, le tonnage des navires qui l'ont touché en 1931 ne représente que 4 % du mouvement général de la navigation. Le tonnage moyen des bateaux qui le fréquentent est passée en 20 ans de 705 à 800 tx. (j. n.). La part du pavillon français (88.500 t.) a plus que triplé en 20 ans et représente 48 % du mouvement maritime du port au lieu de 21 % en 1911 ; tandis que la part du pavillon anglais est tombée de 30 % à 7 % et celle du pavillon espagnol de 21,5 % à 2,5 %. Le pavillon allemand avec 27.000 tx retrouve sa situation de 1911.

III. — MOUVEMENT COMMERCIAL

Le mouvement commercial de ce port en 1911 était aussi des plus faibles : 11.501 t. soit 3 % du tonnage total des marchandises manipulées dans les ports de la zone française, ce qui le classait également au dernier rang.

Mouvement Commercial du Port de 1911 à 1931
Tonnage des marchandises manipulées

Années	Navires ayant fréquenté le port		Importations (Tonnes)	Exportations (Tonnes)	Totaux (Tonnes)
	Nombre	tx J. N.			
1911	159	112.412	10.188	1.313	11.501
1912	187	115.650	20.306	670	20.976
1913	356	150.623	66.743	741	67.484
1914	292	109.443	46.565	1.612	48.177
1915	256	90.609	37.972	3.938	41.910
1916	197	63.482	31.934	4.473	36.407
1917	146	61.769	31.922	9.081	41.003
1918	111	38.275	22.234	8.478	30.712
1919	136	47.064	26.426	5.156	31.582
1920	219	88.523	46.179	2.465	48.644
1921	231	118.829	41.903	4.743	46.646
1922	241	136.133	49.027	9.037	58.064
1923	167	76.198	34.963	5.644	40.607
1924	161	84.886	30.249	20.958	51.207
1925	147	81.276	30.292	13.987	44.279
1926	135	71.836	29.183	10.848	40.031
1927	148	85.862	31.650	25.449	57.099
1928	210	153.888	44.180	33.674	77.854
1929	218	144.000	55.800	39.400	95.200
1930	215	173.000	58.500	27.500	86.000
1931	231	184.778	66.037	28.459	94.496

Le mouvement commercial du port de 1911 à 1931 fait ressortir comme celui de la navigation, un accroissement

très rapide au début, suivi d'une regression provoquée par la guerre. A partir de 1920 l'accroissement va se poursuivre d'une façon à peu près continue. Le port de Rabat atteint son maximum en 1929 avec 95.000 T., tonnage qu'il retrouve, à quelques tonnes près, en 1931. Avec 94.496 T. (134.165.000 frs), il occupe actuellement le troisième rang, venant immédiatement après Port-Lyautey, et son mouvement commercial représente 3,4 % en poids et 4,72 % en valeur du trafic commercial total du Maroc français.

Les importations, après avoir monté brusquement de 10.188 T. en 1911 à 66.743 T. en 1913, pour redescendre durant la guerre mondiale jusqu'à 22.000 T. en 1918, présentent cette particularité de ne pas être affectées par les crises économiques. Pendant celle de 1919 à 1922, leur tonnage a presque doublé, alors que dans tous les autres ports du Maroc, on a constaté à ce moment-là une stabilité ou une progression beaucoup plus lente. Le même phénomène paraît se produire en ce moment. Toutefois, il faut reconnaître que depuis 6 ans, le trafic des importations est en augmentation continue, et Rabat retrouve en 1931 à peu près son tonnage de 1914 - 66.037 T. (107.494.000 frs), soit 70 % de son trafic et 5 % du trafic total des entrées au Maroc français. Il occupe, comme pour le mouvement commercial total, le troisième rang parmi les ports marocains.

Le tonnage des exportations, longtemps infime, inférieur à 10.000 T. jusqu'en 1923, monte lentement, mais assez régulièrement depuis lors. Il atteint son maximum en 1929 avec 39.400 T. Toutefois, aux sorties, Rabat n'occupe que le cinquième rang après Casablanca, Port-Lyautey, Safi et Mazagan.

Presque tout son trafic aux entrées lui vient en droiture, et les sorties par cabotage de l'ordre de 5 à 600 T. par an (547 en 1930), ne portent que sur des céréales, farines et semoules.

A l'exception du charbon servant au ravitaillement des vapeurs, le tonnage des marchandises importées qui reprennent la mer est à peu près nul. Ce port présente encore, à l'encontre de Port-Lyautey la particularité d'avoir une fonction de transit très peu développée. Presque toutes les marchandises importées sont consommées ou entreposées sur place. Bien peu reprennent immédiatement

la voie ferrée ou la route pour l'intérieur. La part de la France en 1930 est en valeur de 67 %, tant pour le trafic total que pour les importations ; l'Angleterre vient immédiatement après, avec 11 % aux importations.

La construction de docks-silos d'une contenance de 40.000 à 50.000 Qx., proposée par la Chambre de Commerce (6) aura une répercussion favorable sur le trafic du port et sur le rôle que Rabat est appelé à jouer en tant que place de commerce dans le Nord du Maroc, surtout chez les Zaër, les Zemmour et partiellement chez les Zaïan, où peut normalement s'exercer son influence attractive, comme nous allons le voir en examinant sa fonction régionale.

SECTION III

La Fonction Régionale

Cette fonction prend ici, un caractère particulier, celui d'être dans une certaine mesure une fonction locale. Mais si Rabat est avant tout le port de la grosse agglomération Rabat-Salé, la « Ville des deux rives », comme on l'appelait jadis, il n'en est pas moins pour cela le débouché naturel d'un arrière-pays beaucoup moins vaste que celui qu'on voulait autrefois lui attribuer et qui aurait englobé tout le Nord du Maroc. La création de Port-Lyautey le prive de la partie la plus riche et la plus vaste : le bassin du Sebou. Et l'insuffisance de communications terrestres vers l'intérieur tend à limiter son influence attractive à une zone peu étendue en profondeur.

I. — *Relations terrestres.*

Rabat, très bien desservi par des routes et des voies ferrées qui le mettent en liaison au Sud avec Casablanca (90 km.), Marrakech et Tadla, au Nord avec Port-Lyautey (35 km.) et Tanger, à l'Est avec Meknès (141 km. par la route), est au contraire mal relié au S.-E. avec la partie essentielle de son hinterland naturel.

En dehors des pistes — nombreuses il est vrai, et dont quelques-unes ont été rendues autocyclables — il n'y a

(6) Vœux de la Chambre de Commerce de Rabat (séance du 13 avril 1932).

qu'une route : celle de Rabat Camp-Marchand (82 km.) qui doit être prolongée jusqu'à Oued-Zem, ce qui mettra Rabat en relations directes avec le Tadla.

II. — *L'arrière-pays.*

L'examen d'une carte montre qu'un nombre important de rivières, toutes sensiblement parallèles durant une grande partie de leur cours, s'orientent vers le site de Rabat-Salé. Parmi ces rivières, quelques-unes, le Cherrat et surtout le Bou-Regreg avec son affluent l'Oued-Grou, pénètrent profondément vers l'intérieur et délimitent en quelque sorte son arrière-pays naturel. Et malgré l'insuffisance des voies de pénétration artificielles, Rabat est bien le débouché, non seulement de la plaine maritime qui l'entoure, mais de cette région des Zaër, des Zemmour et de la partie Ouest du pays Zaïan qui « s'insère comme un coin » (1) entre le Maroc du Nord et celui du centre et du Sud, ensemble original qui s'étend de l'Oued Zemrane ou haute vallée du Mellah à la haute vallée de l'Oued Beth (2).

Depuis Rabat où aboutit la plaine maritime, l'altitude se relève progressivement vers le S.-E., on arrive ainsi insensiblement au massif des Zaër qui donne l'impression d'un « pays montueux plutôt que montagneux » (3) entaillé par des vallées profondes, dont l'altitude ne dépasse guère 1.200 mètres. La partie occidentale du pays Zaïan donne bien davantage l'impression de montagnes ; certains sommets dépassent 1.500 m. ; l'un d'eux, près d'Aguelmous, a 1.630 m. Par là, il annonce déjà le Moyen Atlas. La présence de sédiments primaires comme les calcaires carbonifériens, l'alternance de couches dures et de couches tendres, ont facilité l'action de l'érosion qui a ainsi ressuscité un fragment de chaîne montagneuse et a donné au pays Zaïan du sud l'apparence d'une chaîne plissée à structure appalachienne (4).

Au point de vue de la nature des sols, on retrouve ici, comme dans le bassin du Sebou et la Chaouia plusieurs

(1) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 59.

(2) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 117.

(3) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 117.

(4) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 118.

zones ; mais le passage de l'une à l'autre est beaucoup moins brusque. La zone litorale est formée de sédiments d'autant plus récents qu'on se rapproche davantage de la mer. En avançant vers l'intérieur, aux terrains sablonneux s'ajoute une proportion variable d'argile ; et l'on passe ainsi du Sahel à l'Hamri auquel succède les Tirs, terres noires particulièrement riches entre le Korifla et l'Oued Grou, à Tedders et en arrière de Khemisset ; ces terres noires se prolongent souvent dans le massif montagneux où elles occupent les dépressions et voisinent avec d'autres terres fortes, provenant de la décomposition des schistes, également propres aux cultures.

Le climat est caractérisé, comme dans tout l'Occidental par la prédominance de l'Océan et l'absence de gelées dans la zone littorale. La pluviométrie est encore assez forte ; de 500 à 600 m/m à Rabat (645 m/m en 1930) elle augmente au fur et à mesure qu'on avance vers l'intérieur, l'altitude compensant l'éloignement de la mer (Moulay Bou Azza 620 m/m). Cette pluviométrie abondante alimente des nappes souterraines peu profondes et de nombreux cours d'eau qui coulent toute l'année et dont certains, le Bou-Regreg, l'O. Grou, l'O. Ykem, l'O. Cherrat ont un débit assez important. Ces cours d'eau bien que leur lit soit parfois profond pourraient être utilisés pour l'irrigation. Ils ont à peu près tous une direction S.-E. N.-O. et présentent l'avantage d'assurer la liaison entre les différentes zones de cette région. Aussi, leurs vallées sont presque toujours suivies par des pistes qui conduisent tout naturellement à Rabat. L'orographie, la nature du sol, le climat, la pluviométrie et le réseau hydrographique donnent à l'ensemble de cet arrière-pays des aptitudes variées pour les différentes cultures mais plus favorables à l'élevage dès qu'on s'éloigne de la plaine littorale.

III. — *Les produits du sol :*

Céréales, légumes secs, cultures maraîchères, arboriculture et forêts.

L'état ci-après montre que l'on trouve dans la région de Rabat presque toutes les catégories de produits cultivés au Maroc, avec des rendements sensiblement identiques à ceux qui sont obtenus dans le bassin du Sebou.

Etat des cultures pratiquées dans la région de Rabat en 1929 1930 et 1931

Nature des produits	Hectares ensemencés en			Production en quintaux en			Part des cultures européennes	Rendements à l'hectare en		
	1929	1930	1931	1929	1930	1931		1929	1930	1931
Blé dur	443 017	414 859	95 751	4 096 007	760 012	670 624	2 691	9 9	6 6	7
Blé tendre	24 245	23 433	47 932	493 495	416 443	174 030	6 968	8 1	6 2	9 7
Orge	76 725	75 074	69 808	783 624	665 945	736 402	1 014	40 2	8 8	10 5
Avoine	5 749	4 904	2 684	61 863	44 215	28 218	4 838	40 8	9 3	10 5
Maïs	7 294	6 843	9 676	66 754	60 365	24 908	787	9 2	8 8	2 3
Sorgho	4 048	2 316	2 932	6 323	41 432	41 418	220	6 2	4 8	3 8
Mil	5 014	4 763	2 987	38 761	40 413	6 437	291	7 7	5 7	2
Fèves	4 244	4 450	3 475	28 448	22 329	19 656	504	6 9	5 3	6
Lentilles	486	288	217	933	982	924	47	5	3 4	4 2
Pois chiches	4 392	6 396	7 606	35 476	38 800	33 553	774	7 7	6 6	4 4
Petits pois	303	724	412	2 469	3 3 8	1 990	644	7 4	4 5	4 8
Fenugrec, coriandre, alpaste	444	77	57	632	262	220	42	5 3	3 7	
Haricots	»	480	492	»	661	565	174	»	3 6	2 9
Lin	50	405	433	253	349	2 022	72	5 6	3 3	4 6
Cultures maraîchères	3 493	»	2 448	»	»	»	287	»	»	»
Cultures industrielles	21	309	529	»	»	»	309	»	»	»
Cultures industrielles...	71	86	2	»	»	»	86	»	»	»
Totaux	247 860	244 537	246 858	2 310 338	4 764 916	4 707 037	19 745			

Les céréales couvrent à elles seules plus des 9/10^e de la superficie ensemencée.

Le blé dur tient le premier rang, et donne des rendements moyens variant selon les années de 6 à 10 à l'hectare. Sa culture pratiquée presque exclusivement par les indigènes, produit les bonnes années plus d'un million de Qx dont la plus grande partie est consommée sur place. Les exportations dépassent rarement 5.000 Qx. Le blé tendre cultivé dans la proportion de 28 % par les Européens produit de 140 à 200.000 Qx dont plus des 2/3 sont exportés par le port de Rabat sur la Métropole. Ce produit représente à lui seul 28 % des exportations.

L'orge occupe ici, une place bien moindre qu'en Chaouia et dans le régions du Sud. Sa production de 7 à 800.000 Qx est en grande partie consommée sur place. Cette denrée ne figure aux exportations de 1920 que pour un tonnage de 7.880 Qx dont 6.280 Qx sont dirigés sur l'étranger.

L'avoine cultivée seulement par les Européens produit de 40 à 60.000 Qx dont la moitié à peine est exportée par Rabat.

Les cultures printanières, maïs, sorgho, légumes secs, grâce aux rosées abondantes et aux brouillards viennent bien sans irrigation et donnent des rendements moyens analogues à ceux du Gharb. La production du maïs varie de 60 à 70.000 Qx dont les 2/3 environ sont exportés ; celle des pois chiches de 35 à 40.000 Qx, et celle des fèves de 20 à 30.000 Qx. La moitié à peu près de ces légumes secs sont exportés par Rabat. La région produit encore de l'alpiste, du millet, du sorgho et du mil, mais en faible quantité.

Les cultures maraîchères longtemps concentrées autour de Rabat-Salé, commencent à s'étendre dans la vallée du Bou-Regreg, notamment dans l'Ouldja. Elles couvrent environ 3.000 hectares. Leurs produits alimentent les deux villes de Rabat-Salé, et pourvoient partiellement au ravitaillement de certaines villes de l'intérieur, notamment de Meknès. Ces cultures sont susceptibles d'extension sérieuse, le long des vallées aux terres alluvionnaires du Bou-Regreg, de l'O. Ykem et du Cherrat et dans certaines parties de la plaine littorale où la nappe d'eau souterraine est peu profonde. Les environs de Rabat doivent constituer un centre important de production de primeurs dont l'écou-

lement pourrait se faire tout naturellement par Port-Lyautey équipé en port de vitesse.

L'arboriculture ne tient qu'une faible place dans la vie agricole de la région de Rabat. Aucune comparaison ne peut être faite avec les régions de Meknès et de Fès, ni pour la quantité, ni pour la qualité des fruits. Néanmoins, il existe autour de Rabat et de Salé d'importantes orange-raies ; et peu à peu les colons étendent vers l'intérieur, le long des vallées abritées, des plantations d'agrumes. Aussi, la région de Rabat avec ses 72.000 orangers et citronniers dont 25 % aux Européens, vient-elle en tête de toutes les régions du Maroc pour ces essences. Elle a encore 280.000 figuiers et autres arbres divers (abricotiers, pêchers, poiriers, pommiers) dont 14.000 aux Européens, 11.000 oliviers et 8.000 amandiers plantés par les colons. Enfin la culture de la vigne pratiquée de longue date s'y développe rapidement. Aux 580.000 pieds de vignes indigènes s'ajoutent plus de 2.000 hectares de vignes européennes. Le nombre d'arbres fruitiers s'accroît annuellement de 10 %, en même temps que s'améliorent les soins donnés aux plantations.

Sur les grès décomposés et les affleurements de roches anciennes des massifs des Zaër et Zaïan, s'est développée une végétation forestière où domine le chêne-liège. Entre le Bou-Regreg et le Beth, les chênes-verts se mêlent aux chênes-lièges, et la forêt du korifla est célèbre par ses thuyas. Le domaine forestier de cette région couvre près de 100.000 hectares (5). Mais il ne forme pas ici un ensemble aussi compact que la Mamora. De vastes clairières séparent et individualisent les boisements des Zaër, des Schoul, du Korifla et d'El-Harcha. Ces forêts, en dehors du thuya dont le bois est employé par les ébénistes de Rabat et de Salé, ne sont l'objet d'aucune exploitation sérieuse. Les exportations de liège du port de Rabat (3.270 T. en 1930) viennent de la forêt de la Mamora. Quant au bois de tizra, il vient en grande partie du défrichement des lots de colonisation. Les exportations de ce produit en 1929, ont été de 16.441 T. dirigées sur l'Italie (55 %), les Pays-Bas (26 %) l'Espagne (14 %) et l'Allemagne (5 %). Les expor-

(5) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 118.

tations de tizra et de liège ont baissé très sérieusement au cours de ces dernières années.

IV. — *L'élevage.*

L'élevage est, avec l'agriculture, la principale ressource de la région, il prend une place d'autant plus grande qu'on avance davantage vers l'intérieur. La forte pluviométrie, les rosées nocturnes, l'abondance des eaux courantes favorisent la végétation herbacée, au point que l'on a pu dire que le pays des Zaër « ressemble à certains coins du Morvan » (6). Et Rabat se classe au rang des premières régions du Maroc par l'importance et l'état de son cheptel bovin et ovin en particulier.

Les bovins au nombre de 250.000 (12.000 aux Européens) se maintiennent en bon état presque toute l'année, malgré le défaut de soin des indigènes qui, comme partout, se refusent à constituer des réserves de fourrages. La race Zaër prédominante présente les caractéristiques les plus favorables et offre beaucoup d'analogie avec la race de Guelma. Elle lui serait même supérieure pour la qualité du lait. Chez les Zaïan, on trouve plutôt la race brune de l'Atlas.

Le cheptel ovin (700.000 têtes environ dont 10.000 aux Européens) comprend deux races essentielles : le mouton des Zemmour qui, comme celui des Beni-Ahsen, offre beaucoup de ressemblance avec le mérinos d'Espagne ; et en montant vers le pays Zaïan le mouton Chleuh et le métis dont nous avons précisé les caractéristiques essentielles.

Le troupeau caprin, important en montagne, compte 291.000 têtes. Il y a encore 2.500 chevaux (1.300 aux colons), 7.000 mulets (850 aux colons), 3.900 chameaux et 29.000 ânes qui, comme les caprins appartiennent presque en totalité aux indigènes.

Si le cheptel est en augmentation pour les bovins, il semble par contre en regression pour les ovins. Ces animaux sont presque tous absorbés par les besoins locaux, ainsi que la plupart des laines et peaux qui alimentent l'industrie domestique et les fabriques d'objets indigènes de

(6) GOULVEN. — *Les régions naturelles du Maroc*, p. 74.

Rabat-Salé. Bien peu de ces produits sont exportés par le port de Rabat.

Cette région, pourtant centrale s'est ouverte bien lentement à la colonisation, sauf dans la plaine maritime. Des centres de colonisation se créent depuis quelques années autour ou dans le voisinage des anciens postes militaires. Au début de 1930, les Européens possédaient 74.304 ha de terres répartis entre 502 exploitations agricoles dont 48 appartenant à des étrangers. Cependant, les cultures pratiquées par les colons, 20.000 ha, représentent seulement 8 % des superficies ensemencées. La plupart des terres paraissent donc avoir été accaparées dans un but de spéculation. C'est pourtant l'une des zones les plus propres au peuplement européen et au développement de la colonisation en raison de la fertilité de ses terres, de son climat tempéré et de la faible densité de sa population (11 habitants au km²) (7).

V. — LES PRODUITS DU SOUS-SOL

Non loin de Rabat existent, notamment à l'O. Akreuch et à l'O. Ykem, des carrières de granit et de marbre recherchés, qui font l'objet d'exploitations suivies. Des gisements de gypse sont signalés à Tedders et dans différents endroits.

Comme gisements métallifères, les recherches ont révélé des mines de fer le long du Bou-Regreg où les affleurements seraient visibles (8) et présenteraient, au gîte de Kraloua, des filons de 6 à 7 m. d'épaisseur. La teneur serait de 47 à 48 %. Non loin de Tiflet sur la route d'Oulmès la minéralisation s'étendrait sur plusieurs milliers d'hectares. La teneur moyenne du produit serait de 55 % au minimum, mais il s'agit d'une minéralisation irrégulière. L'exploitation a été amorcée en 1926, à titre d'essais. Aux environs de Camp-Marchand on constate des indices fréquents de cuivre contenu dans une gangue de silicate de fer et accompagné de zinc (9).

(7) HARDY-CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 119.

(8) Lucien GRAUX. — *Le Maroc économique*, p. 180 et *L'Annuaire économique et financier*, p. 167.

(9) L'Information du 11/8/1931.

Dans les granits et schistes d'Oulmès, on trouve de l'étain (cassiterite) tantôt disposé en colonnes, tantôt mélangé aux sables d'alluvions (10). Il est possible que les gisements miniers de la région de Khénifra se continuent vers l'Ouest en pays Zaïan ; et si l'on s'en rapporte à l'analogie qui existe entre cette partie de la meseta marocaine et certaines parties de la meseta ibérique où se rencontrent en quantité tous les minerais, on est fondé à supposer ici, l'existence d'une minéralisation dont les prospections superficielles pratiquées jusqu'à ce jour, ne donnent peut-être pas une idée exacte.

VI. — LE PEUPLEMENT, L'INDUSTRIE, LES COURANTS COMMERCIAUX

La région administrative de Rabat, d'une superficie de 9.380 km², compte au dernier recensement 267.117 habitants. Cette population se décompose comme suit : Musulmans 232.835, Israélites 6.652, Européens et non marocains civils 25.160, militaires non marocains 2.470. La population rurale est de 175.797 dont 1.011 Européens, soit 1 Européen pour 173 indigènes.

Les ruraux sont sédentaires dans la plaine littorale, et semi-nomades dans les massifs des Zaër, des Zemmour et des Zaïan. La population urbaine est concentrée presque toute à Rabat et à Salé, villes qui comptent respectivement : Rabat 55.348 habitants dont 20.802 Européens (16.388 Français), Salé 25.940 habitants dont 1.285 Européens. Depuis le dernier recensement la population européenne de Rabat a augmenté de 49 %. En dehors de Rabat-Salé, il n'existe que des petits centres dont le plus peuplé est Khémisset (1.387 habitants).

La concentration extrême des administrations et de la plupart des Services à Rabat donne à cette ville un caractère particulier et contribue à accroître son activité commerciale.

Les gens de l'intérieur se rendant à Rabat pour régler des questions d'ordre administratif profitent souvent de leur voyage pour s'approvisionner. C'est encore là que sont

(10) L'Information du 11/8/1931.

concentrées toutes les industries de la région, que nous étudions à la fonction industrielle du port.

Quant aux courants commerciaux, leur orientation est sensiblement N.O.-S.E. comme celle des vallées.

A l'emplacement des anciens postes militaires se créent des petits centres urbains qui tendent à devenir de petits marchés permanents : Khémisset, Tiflet, Monod, Camp-Marchand.

VII. — LES IMPORTATIONS

Le port de Rabat n'est pas, comme la plupart des ports secondaires du Maroc, spécialisé dans les importations de quelques marchandises déterminées. Dans la liste des produits qui figurent aux entrées, on trouve des marchandises pondéreuses de faible valeur économique, des marchandises de valeur moyenne et des marchandises riches ; et ces importations intéressent à la fois la consommation indigène et la consommation européenne. Les produits d'alimentation occupent une place importante, davantage il est vrai, par leur variété que par leur tonnage. En valeur, ils représentent 25 % environ des entrées. A côté du sucre — 9 à 10.000 t. (16 à 20 millions de francs) — du vin et autres boissons — 15 à 20.000 hectolitres valant 3 à 4 millions de francs — on trouve les viandes de conserves, charcuteries, graisses, riz, légumes, pommes de terre, produits laitiers, huiles, thé, café et presque tous les articles de consommation. Ces produits viennent en général de la France, sauf le vin dont les 2/3 sont fournis par l'Espagne, les pommes de terre par la Belgique, les huiles, dont 26 % viennent d'Angleterre, d'Allemagne et des Pays-Bas, et le thé importé 68 % de Chine et d'Angleterre.

Les tissus de laine, de coton et de soie, grâce aux relations anciennes des courtiers israélites de Rabat-Salé avec les industriels et commerçants européens, ont toujours occupé une place importante. Leur tonnage s'augmente aujourd'hui des articles européens. Ils représentent en valeur 30 % des importations. A peu près les 2/3 de ces articles viennent de l'étranger ; l'Angleterre en fournit à elle seule pour 14 ou 15 millions de francs.

Les articles d'usage domestique : savons 5 600 t., bougies 3 à 400 t. occupent une place peu importante.

Pour les ouvrages en métaux et en bois, ou articles d'outillage économique — près de 2.000 t. d'une valeur approchant 11 millions — on constate une augmentation sensible d'une année à l'autre ; ici, la part de la France dépasse 69 %.

Les matériaux de construction : chaux et ciments (18.000 à 23.000 t.) ; tuiles et carreaux (1.000 à 1.300 t.) ; les métaux, fers et aciers (2 à 3.000 t.) ; les bois (4 à 8.000 t.), représentent à peu près 53 % du tonnage des entrées. L'année 1931 marque une diminution de 12 % sur les chaux et ciments, de 14 % sur les bois, articles qui vont de préférence à Port-Lyautey ; par contre, il y a une augmentation sérieuse sur les fers. La part de l'étranger est plutôt forte : chaux et ciments (33 %), bois (89 %) et fers (67 %).

Rabat reçoit encore de la houille — plus de 8.000 t. en 1931 en augmentation de 100 % sur l'année précédente — dont les 2/3 viennent d'Angleterre et d'Allemagne. Ainsi, malgré la proximité de Port-Lyautey et la facilité des communications entre la capitale et Casablanca, le commerce de Rabat a de plus en plus tendance à recevoir directement ses importations. Aussi, le tonnage des entrées augmente-t-il de 15 à 20 % d'une année à l'autre.

Etat comparatif des principales

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		à destination de		Totaux en 1929
		la France 1929	l'Etranger 1929	
Produits et dépouilles d'animaux	Tonne	20	»	20
Cire brute	Id.	7	»	7
Laine en suint et lavée.....	Id.	19	»	19
Cornes et os de bétail.....	Id.	131	»	131
Blé tendre	Id.	11.230	»	11.230
Blé dur	Id.	464	»	464
Orge	Id.	160	628	788
Avoine	Id.	250	150	400
Maïs	Id.	2.276	107	2.383
Fèves	Id.	908	1.380	2.288
Lentilles, pois chiches.....	Id.	909	164	1.073
Alpiste et millet.....	Id.	237	266	503
Bois de tizra ou sumac.....	Id.	»	16.441	16.441
Liège mâle	Id.	»	2.022	2.022
Liège femelle et granulé.....	Id.	342	115	457
Crin végétal	Id.	»	466	466
Tapis de laine.....	Kilogramme	1.852	100	1.952
Maroquinerie et autres ouvrages en peaux	Id.	3.982	165	4.147

Marchandises exportées en 1929, 1930, 1931

Exportées		Valeur des importations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		à destination de		Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	la France 1929	l'Etranger 1929	1929	1930	1931
14	12	375	»	375	193	70
3	5	122	»	122	32	41
89	16	234	»	234	473	330
80	88	42	»	42	26	46
5.707	9.393	14.868	»	14.868	6.564	12.757
34	2.564	610	»	610	39	3.122
»	301	128	463	591	»	148
2.395	1.570	175	457	332	1.278	1.112
427	»	2.175	92	2.567	258	»
1.330	1.050	930	4.331	2.261	1.340	863
1.521	1.056	1.290	215	1.505	1.666	716
582	468	327	349	676	475	313
9.418	6.464	»	4.860	4.860	2.675	1.811
3.262	1.210	»	1.013	1.013	1.679	479
8	»	731	71	802	15	»
833	1.062	»	327	327	427	538
2.811	5.459	135	6	141	189	238
2.296	334	398	16	414	507	23

Etat comparatif des principales mar

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		de	de	Totaux
		France 1929	l'Etranger 1929	en 1929
Viandes salées, conserves, charcuterie, graisse	Tonnes	24	22	46
Lait, beurre, fromage.....	Id.	70	3	73
Farines, froment, semoules.....	Id.	60	44	104
Riz	Id.	7	38	45
Légumes secs	Quintaux	651	»	651
Pommes de terre et autres farineux	Tonnes	236	39	275
Sucre raffiné	Id.	8.430	95	8.525
Fruits, arachides	Id.	53	3	56
Produits sucrés, confitures, compotes	Id.	37	41	78
Cafés	Id.	34	15	49
Thé	Id.	22	46	68
Huiles et sucres végétaux.....	Id.	328	448	776
Vins ordinaires et autres boissons	Hectolitre	7.339	14.416	21.755
Bois	Tonnes	544	4.338	4.882
Tuiles, carreaux, poteries.....	Id.	1.265	21	1.286
Chaux ciments	Id.	13.099	5.726	18.825
Houille et coke.....	Id.	2.116	4.312	6.428
Goudron minéral, coaltar, bitume..	Id.	650	»	650
Métaux, fers bruts, étirés, laminés, tôles, aciers, cuivres, rails.....	Id.	9.9	1.922	2.831
Produits chimiques	Id.	256	886	1.142
Savons	Id.	581	9	592
Bougies	Id.	61	304	365
Faïences, porcelaines, poteries, verres et cristaux.....	Id.	309	66	375
Fils et tissus, vêtements.....	Id.	814	986	1.800
Ouvrages en métaux.....	Id.	1.362	297	1.659
Ouvrages en bois, meubles, objets divers, futailles	Id.	148	16	164
Automobiles	Nombre	8	»	8
Pièces détachées autos	Tête	10	»	10
Motocyclettes et vélocipèdes.....	Id.	27	13	40
Bimbeloterie	Id.	63	22	85

chandises importées en 1929, 1930 et 1931

importées		Valeur des importations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		Venant de France	Venant de l'Etranger	Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	1929	1929	1929	1930	1931
31	33	258	169	427	338	293
55	60	382	31	413	374	402
16	281	107	71	178	120	479
52	45	17	80	97	92	71
892	1.111	193	»	193	205	156
380	1.018	203	48	251	220	564
8.967	9.366	18.830	167	19.017	16.622	15.412
9	3	166	9	175	42	13
69	48	372	309	681	593	417
53	70	326	130	456	255	234
12	1	594	845	1.439	229	31
315	493	441	2.175	2.616	1.481	1.801
15.834	23.141	2.459	1.992	4.451	3.361	4.464
7.745	6.644	380	3.375	3.755	5.658	5.040
1.061	642	573	38	611	582	414
22.513	22.330	2.687	1.148	3.835	4.573	3.804
4.955	8.238	433	925	1.358	1.020	1.519
788	700	384	»	384	465	396
2.281	3.360	928	1.929	2.857	2.028	2.450
1.249	1.242	462	171	633	693	792
445	441	2.180	49	2.229	1.573	1.345
298	300	311	2.789	3.100	1.595	1.357
331	587	1.416	288	1.704	1.957	2.353
581	672	11.306	30.774	42.080	17.777	17.837
1.692	3.549	6.905	2.390	9.295	9.652	11.146
219	172	639	35	675	970	815
5	2	109	»	109	55	96
4	2	260	»	260	121	20
28	43	715	406	1.121	744	943
47	51	792	89	881	605	638

SECTION IV

La Fonction Industrielle

La ville de Rabat n'est pas, comme on l'a souvent écrit, simplement une ville administrative de fonctionnaires, de rentiers et de bourgeois. Son activité industrielle s'affirme chaque jour davantage. Aux industries indigènes très développées et en voie de rénovation, s'ajoutent les industries européennes qui prennent un développement inespéré. Du 1^{er} janvier 1927 au recensement de 1931, le nombre des établissements industriels européens est passé de 89 à 256, et celui des ouvriers de 1.471 à 6.240 représentant 18 % du personnel employé dans les industries au Maroc. Rabat occupe ainsi, au point de vue industriel le deuxième rang, venant immédiatement après Casablanca. Dans l'agglomération Rabat-Salé se trouvent à peu près réunies toutes les catégories d'industries indigènes qu'on rencontre au Maroc. Elles sont, comme à Fès, groupées par corporation. On en compte pas moins de 30 principales à Rabat seulement, d'après DE PÉRIGNY (1). Depuis plusieurs années, le Service des Arts Indigènes s'efforce de régénérer ces industries. C'est dans ce but qu'a été créé à Rabat un musée d'art moderne doté d'une importante collection de tous les arts marocains.

Pour les tapis qui sont l'objet le plus important de ces industries indigènes, l'amateur peut faire son choix dans ce musée et s'adresser ensuite à un artisan de la ville pour faire copier l'œuvre qui le séduit (2). L'administration exerce ensuite une sorte de tutelle sur cette fabrication par la création d'ateliers, l'inspection des fabrications et l'estampillage qui permet l'entrée en franchise d'une certaine quantité de tapis. Ce contrôle a donné ici, des résultats plus effectifs que dans d'autres villes ; et les tapis à points noués de Rabat ont acquis en France et à l'étranger une faveur marquée, partagée aussi, quoique à un moindre degré, par les tentures de Salé. A Rabat, l'industrie des

(1) *Au Maroc*. — Casablanca, Meknès, Rabat, p. 77.

(2) COLLIEZ. — *Notre Protectorat marocain*, p. 476.

tapis s'est tellement développée que les artisans indigènes à eux seuls ont couvert ces dernières années tout le contingent (de 20 à 30.000 m²) fixé pour l'entrée en franchise. A cette industrie se rattache celle de la filature et de la teinture de la laine dont les ateliers occupent toute une rue. Grâce à l'intervention de l'administration, les produits chimiques sont abandonnés et l'on revient à la teinture végétale.

En second lieu, vient l'industrie des cuirs souples avec lesquels on fabrique des coussins, des babouches, des sacs et tous les articles de maroquinerie. Ces cuirs proviennent pour la plupart des tanneries de Rabat-Salé. Les reliures et les enluminures occupent une place importante. De la maroquinerie on doit rapprocher l'industrie des broderies qui, tant à Rabat qu'à Salé a été remise en honneur. Ce travail essentiellement familial fut longtemps exécuté par les fillettes d'un niveau supérieur. Rabat et Salé se sont aussi spécialisées dans le travail de la pierre et dans celui du bois. Le cèdre et le thuya sont employés pour fabriquer des petits meubles sculptés et incrustés, très appréciés à la fois du milieu indigène et des touristes. Les tables de Salé jouissent d'une réputation égale à celles de Mogador. Mais à Salé, l'industrie la plus importante, en même temps que l'une des plus anciennes et des plus caractéristiques, est celle des nattes en joncs teintés de couleurs variées.

C'est grâce à la création d'une école d'apprentissage à Salé, que l'administration agit le plus efficacement sur le développement de l'industrie du bois et de la sparterie. A cette école sont annexés divers ateliers : menuiserie, forge, tissage, sparterie, etc... dirigés par des contre-maîtres français, où l'apprenti travaille une partie de la journée tout en poursuivant ses études scolaires. Le goût des jeunes élèves les dirige de préférence vers l'ébénisterie. Après 4 ou 5 ans de travail assidu, l'apprenti menuisier ou ébéniste est devenu un ouvrier à qui on pourra confier des travaux sérieux. Ces aptitudes particulières des ouvriers Rbatis et Slaouis devaient tout naturellement orienter l'activité industrielle européenne vers la fabrication des meubles. Les industriels trouvant sur place une main-d'œuvre habile et toute formée, et certains d'écouler leurs produits dans les grandes villes et les centres du Nord marocain où se

développe le peuplement européen n'ont pas hésité à créer d'importantes menuiseries et ébénisteries qui, pour la plupart outillées mécaniquement, sont nombreuses dans le quartier de l'Océan, la ville indigène et le quartier industriel voisin du port.

On compte à Rabat plusieurs établissements d'alimentation : des minoteries, des fabriques de pâtes alimentaires, d'eaux gazeuses, et de sirops, etc... L'industrie du bâtiment est représentée par une importante briqueterie, des cimenteries produisant carreaux et tuyaux, des ateliers de construction mécanique, deux petits chantiers de construction de barques et barcasses, de nombreux ateliers de carrosseries et de réparation de matériel agricole et automobile, plusieurs entreprises de travaux publics et de transports. Il y a encore des imprimeries parfaitement outillées, non seulement pour le travail courant, mais aussi pour l'édition. Près du Bou-Regreg est une blanchisserie moderne ; sur la route de Témara une tannerie européenne a été équipée pour produire une grande variété de cuirs.

Enfin, la Société de Filatures et de Tissages de l'Afrique du Nord, au capital de 8 millions, fondée en 1929 par un gros industriel de Tourcoing, est en train d'industrialiser la fabrication des tapis marocains. Elle possède deux établissements, l'un à Rabat d'une superficie de 4.000 m². l'autre à Salé de 1.500 m². Elle a recruté dans toutes les parties du Maroc plus de 400 ouvriers et ouvrières connaissant la fabrication des tapis selon le goût du pays dont ils sont originaires. La Société procède elle-même aux achats, lavage, à la teinture et à la filature des laines qui lui sont nécessaires. L'organisation des ateliers est des plus modernes, mais la fabrication proprement dite des tapis est faite entièrement à la main par des ouvriers indigènes sous la surveillance de contre-mâîtres et de contre-maitresses européens, et d'après des dessins approuvés au préalable par les Arts Indigènes. Cette firme en mesure de produire tous les modèles de tapis qu'on rencontre au Maroc : Rabat, Chichaoua, Berbères, etc... ; équipée pour fournir une fabrication intense, est la plus importante de ce genre au Maroc, et l'une des principales de l'Afrique du Nord. Tous ces tapis d'une exécution parfaite, d'un coloris séduisant et de dessins originaux sont très appréciés des

connaisseurs, des amateurs et des grands magasins de Paris qui s'y approvisionnent volontiers. Grâce à la Société de Filatures et de Tissages de l'Afrique du Nord qui peut produire par mois 5.000 m² de tapis, d'une fabrication impeccable, le renom des tapis marocains s'étend dans le monde, et cette industrie se développe malgré la crise économique, son essort n'étant limité actuellement que par la rigidité du contingentement. La Société s'équipe, en outre, pour fabriquer des tissus marocains, tels que les tissus pour burnous, haïks, etc...

L'Industrie de la pêche

Les parages de Rabat ont la réputation d'être très poissonneux. D'énormes bancs de sardines passent non loin de l'estuaire du Bou-Regreg. La zone comprise entre l'estuaire de l'oued Néfifik et celui du Sebou peut fournir en masse, des soles, loupes, mulets, congres, ombrines, raies, anguilles, crevettes (3), tout autant de richesses inexploitées ; on y trouve aussi des homards, des langoustes et toutes les espèces de poissons qu'on rencontre sur les côtes marocaines. Le Bou-Regreg lui-même fournit en quantité l'alose et d'autres poissons. Cependant l'industrie de la pêche s'est développée assez lentement à Rabat, et ce quartier de pêche ne compte encore que 120 pêcheurs dont 99 indigènes et 21 étrangers (Italiens et Espagnols) qui arment ensemble, 1 chalutier, 5 sardiniers à moteur, et 30 palangriers ou ligneurs à voile ou à rames. Il y a encore 60 pêcheurs à pied. Malgré les moyens réduits dont disposent les pêcheurs de Rabat ce quartier a produit en 1930, 796.437 kg. de poisson et mollusques et 33.660 kg. de coquillages, en accroissement de 34 % sur l'année précédente, alors que dans tous les autres ports du Maroc — Mazagan, Fédhala exceptés — la pêche est nettement en regression. Rabat se classe ainsi au troisième rang pour la pêche, venant après Casablanca et Fédhala.

Les produits débarqués à Rabat évalués à plus de 2 millions de francs, comprennent toutes les espèces pêchées au Maroc. Mais la sardine, le merlan, le pageot, la raie et la sole sont prédominants. L'agglomération Rabat-Salé où

(3) Lucien GRAUX. — *Le Maroc économique*, p. 158.

se développe l'habitude de consommer du poisson, absorbe la plus grande partie des produits pêchés. Néanmoins, Rabat a expédié, en 1930, sur les centres de l'intérieur : Fès 94.500 kg., Meknès 51.200 kg., Petitjean et Souk-El-Arba 6.700 kg., localités diverses 9.600 kg., soit au total 162.000 kg. au lieu de 69.600 kg. l'année précédente.

Ainsi, avec l'amélioration des accès du port, on voit augmenter rapidement le tonnage de poisson débarqué et celui des expéditions vers l'intérieur. Rabat rendu accessible en tout temps aux chalutiers de haute mer doit devenir l'un des premiers ports de pêche du Maroc en raison de la richesse ichtyologique de ses côtes, et de sa situation à proximité des grandes villes du Nord auxquelles il est, comme Port-Lyautey, très bien relié. Il paraît tout indiqué pour être le siège d'usines de conserves et d'un certain nombre d'autres industries.

Les usines de chaux, ciments et plâtres, trouveraient en abondance dans l' hinterland, le calcaire et le gypse qui leur sont nécessaires. On verrait aussi très bien une fabrique d'agglomérés utilisant le liège des forêts de la Mamora et des Zaër. Toutes ces installations pourraient avoir à bon compte, sur les bords du Bou-Regreg, des emplacements favorables à proximité de l'eau, du port et de la gare maritime, sans nuire ni au charme ni au pittoresque du site de Rabat-Salé.



CONCLUSION

Le port de Rabat dont la vieille réputation a subi une longue éclipse, était à notre arrivée à peu près complètement inaccessible aux bateaux de quelque importance. Les efforts faits en vue de son amélioration ont déjà donné des résultats sérieux qu'atteste l'activité croissante de son trafic maritime et surtout commercial. Le tonnage de ses importations nettement prédominantes, progresse régulièrement, même en dépit de la crise économique mondiale. Celui des exportations quoique plus hésitant augmente aussi d'une façon à peu près régulière depuis qu'est amorcée la mise en valeur de l'arrière-pays. L'insuffisance des voies de pénétration vers l'intérieur a, jusqu'à ce jour, singulièrement entravé la mise en valeur rationnelle des ressources variées (forêts, liège, tizra, élevage, mines peut-être) du massif des Zaër, des Zemmour et du pays Zaïan. Des espoirs sérieux sont d'autant plus fondés de ce côté qu'il s'agit là d'une zone fertile, abondamment arrosée, jouissant d'un climat tempéré et favorable au peuplement européen.

Malgré sa proximité de Port-Lyautey, le port de Rabat doit jouer un rôle régional certain et non pas seulement local, comme on l'a souvent affirmé. L'extension des cultures, l'emploi de méthodes modernes doivent procurer un fret pondéreux (céréales, légumes secs, etc...) chaque jour plus abondant dont l'expédition pourra sans inconvénient être assurée par Rabat. Par contre, la région aura tout intérêt à expédier ses primeurs par Port-Lyautey, qui doit être équipé en port de vitesse. Ainsi s'imposera la nécessité d'une certaine collaboration entre les deux ports du Nord plutôt animés jusqu'à ce jour d'esprit de concurrence ; et peut-être sera-t-il nécessaire de les associer plus étroitement, sinon par un super-organisme commercial, tout au moins en les réunissant par des voies ferrées à grand rendement, de manière à ce que les rapports administratifs et économiques entre ces deux grosses agglomérations soient plus resserrés.

Si Port-Lyautey, en raison de sa situation même doit jouer un rôle prépondérant, Rabat où sont concentrées les administrations, n'en est pas moins assuré d'un certain avenir : « C'est déjà une bonne clientèle qu'un groupement urbain comme Rabat-Salé qui compte plus de 80.000 habitants dont plus de 22.000 Européens ; c'est un avantage psychologique riche en conséquences matérielles que d'être la capitale politique » (4).

Demain, Rabat, « la cité jardin », sera encore un des principaux centres intellectuels, artistiques et touristiques de l'Afrique du Nord, et l'une des plus belles stations hivernales. Les touristes trouvant ici dès leur arrivée, à côté d'une ville indigène figée dans ses traditions, un cadre agréable et séduisant et tout le confort moderne, ne manqueront pas de s'y fixer.

La navigation de plaisance, presque impossible sur la côte marocaine, où les arbris sont trop espacés, disposera dans l'estuaire du Bou-Regreg d'un plan d'eau admirablement encadré de collines et suffisamment vaste pour que les fervents de la voile puissent s'adonner librement à leur sport.

Enfin, ce port trouvera un autre motif d'accroître son trafic dans l'activité industrielle des deux villes Rabat-Salé, qui longtemps cantonnée dans des articles indigènes, prend depuis peu un caractère moderne très accentué. Et Rabat, tant par la richesse ichtyologique de ses parages que par sa situation à proximité des grands centres du Nord marocain doit devenir un des premiers ports de pêche de l'Afrique du Nord.



(4) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 179.

TROISIEME PARTIE

Les Ports du Sud et de l'Extrême-Sud : Safi, Mazagan, Mogador et Agadir

TITRE PREMIER

Safi, Principal débouché et futur Port Minier du Sud

CHAPITRE PREMIER

Historique, Physionomie actuelle et Fonction Commerciale

SECTION I

Historique et physionomie actuelle

I. — *Historique*

La ville de Safi prise par les Portugais en 1507, resta sous leur domination jusqu'en 1541. C'est là que débarquèrent en 1557, l'ambassadeur d'Angleterre se rendant auprès du Sultan Abdelmalek, et deux ans après, l'ambassadeur Pédro Venegas de Cordela envoyé par Philippe II roi d'Espagne. Ce dernier y fut, selon le Comte de Castries (1) reçu en grande pompe.

Dès son ouverture au commerce européen, le port prospéra rapidement et conserva son importance pendant tout

(1) *Sources inédites de l'histoire du Maroc*, tome II, p. 39.

le XVII^e siècle. Cette importance était telle qu'il fut prescrit en 1639, à tous les navires anglais commerçant avec le Maroc de passer d'abord à Safi qui se partageait avec Salé et Agadir tout le trafic entre ce pays et les puissances européennes. Salé était le débouché du Gharb, des régions de Fès, Meknès et de la Chaouia ; Agadir celui du Sous, du Tafilalet, des Oasis Sahariennes et de Tombouctou ; tandis que Safi était la porte des Abda, du Haouz et de toute la région de Marrakech.

Déjà à cette époque, d'après de Périgny, « le blé et l'orge y étaient abondants et si peu coûteux que les arabes apportant leurs grains au marché étaient obligés de payer une caution aux portes de la ville pour garantir leur enlèvement au cas où ils ne seraient pas vendus » (2).

D'importantes maisons de commerce françaises, anglaises et hollandaises y avaient des représentants. La maison Legendre de Rouen, en particulier, occupait à Safi une place de tout premier ordre. Des navires européens touchaient cette rade presque journellement et y procédaient à des opérations d'embarquement et de débarquement. Toutefois, cette prospérité fut arrêtée d'un seul coup en 1718 par un ordre du Sultan qui interdit l'accès du port aux étrangers. Safi resta fermé jusqu'en 1755, date à laquelle une Société danoise, la Compagnie Royale d'Afrique, ayant obtenu du Sultan l'exclusivité du commerce pour une durée de 10 ans, vint s'y installer et lui redonna quelque activité. Mais ce succès fut de courte durée. Par suite de l'ouverture de Mogador et des tarifs réduits qui y furent appliqués aux marchandises manipulées, la Compagnie Royale d'Afrique dut en 1769 abandonner Safi après avoir supprimé les établissements qu'elle y avait fondés.

Ouvert à nouveau en 1817, Safi végéta de longues années ; et ce n'est que vers la fin du XIX^e siècle qu'il retrouva sa prospérité d'antan (3). Toutefois, cette prospérité ne devait pas être bien grande, car en 1902 M. Dechaud E. qui le visita, l'apprécie en ces termes : « Port qui jouit de la plus détestable réputation, les voyageurs non destinés à cette ville n'y descendent presque jamais » (4). Cette fâ-

(2) DE PÉRIGNY. — *Marrakech et les ports du Sud*, p. 223

(3) DE PÉRIGNY. — *Marrakech et les ports du Sud*, p. 223.

(4) DECHAUD. — *Les ports de l'Ouest*, p. 79.

—



[illegible]

cheuse réputation n'avait rien d'excessif à cette époque. Le port situé au fond d'une baie largement ouverte, formée par une légère incurvation de la côte au Sud du Cap de Safi, était à son état naturel, très exposée aux vents de l'Ouest souvent violents et au relèvement des fonds qu'ils occasionnent et qui donnent à la houle et à la barre une force exceptionnelle bien peu favorable aux opérations maritimes.

En vue d'assurer la manipulation des marchandises dans des conditions moins difficiles, le Maghzen décida en 1908 de pourvoir cette rade foraine d'un wharf métallique dont la construction fut confiée à la Compagnie Marocaine. Deux ans après, l'appontement subit d'importantes avaries, fut coupé de la terre et rendu à peu près inutilisable. Il fut remis en état par le Protectorat français qui, dès son établissement, procéda à l'amélioration de l'outillage très incomplet qui existait à Safi, à l'agrandissement des magasins, à l'exhaussement des terre-pleins, et à la construction d'une digue en blocs artificiels, d'une passerelle devant relier l'appontement à la terre, et d'un brise-lames en enrochements avec un terre-plein à l'arrière. Tous ces travaux terminés représentaient un ensemble notoirement insuffisant. Les journées d'impraticabilité de la rade étaient encore de 50 par an environ.

Cependant la situation géographique du port de Safi, au débouché de la riche région agricole des Abda, des Rehamna et du Haouz dont Marrakech, pôle d'attraction de tout le Sud marocain occupe le centre, devait un jour attirer l'attention des pouvoirs publics. Les Allemands qui, avant la guerre, avaient jeté leur dévolu sur la partie méridionale du Maroc, s'étaient solidement organisés à Safi et avaient décidé d'en faire le débouché de leur zone d'influence. Le Gouvernement Français ne pouvait pas moins faire qu'eux. Mais le Protectorat dont l'attention était surtout retenue par Casablanca qui absorbait presque tous les crédits destinés aux ports, n'envisagea comme réalisations immédiates que la construction d'un petit port complètement en dehors de l'ancien appontement. Ce havre d'une superficie de 5 hectares environ, est fermé par une jetée de protection de 400 m., sensiblement parallèle à la falaise de Sidi-Bouزيد, et par un épi transversal de 260 m. construit en

deux tronçons laissant entre eux une passe de 35 m. de large par des fonds de 4 m. au-dessous du niveau des plus basses-mers. Pour faciliter les opérations maritimes, il apparut immédiatement nécessaire de poursuivre l'exécution de la jetée principale. En 1925, l'état des travaux a permis la construction à l'abri de la jetée principale d'un petit quai d'accostage destiné à l'embarquement des céréales, et en 1927, deux appontements de 90 m. de long accessibles aux barcasses ont été construits dans ce même but.

II. — *Physionomie actuelle.*

Entre temps, la prospection de l'important gisement de Gantour situé dans l'interland immédiat de Safi, venait confirmer la nécessité et l'urgence de faire de cette rade jadis si inhospitalière, un grand port en eaux profondes dont le petit port ne constitue qu'une première étape. L'exécution de ces travaux, comporte le prolongement de la jetée principale jusqu'au point 1.500 environ, par des fonds de — 15, suivant tout d'abord une ligne qui se dirige vers le large pour se détourner ensuite sensiblement vers la falaise Sidi-Bouزيد. Une jetée transversale amorcée en 1930 limitera avec la grande jetée un port de 40 hectares doté en premier lieu d'un môle par fonds de — 9 destiné à l'exportation des phosphates. La construction de ce môle commencée aussi en 1930 se poursuit activement. Les travaux des jetées-abris avancent à la cadence mensuelle de 15 m. pour la grande jetée et de 20 à 25 m. pour la jetée transversale. La première atteint le point 1.400 et la deuxième le point 500. La passe d'entrée de 100 m. de large par des fonds de 14 à 15 m. sera accessible aux plus grands cargos. La surface d'eau abritée atteindra bientôt 70 Ha. L'endroit le plus large du bassin offrant une surface circulaire de 300 m. de diamètre permettra une large aisance de manœuvre aux navires de moyenne longueur. Entre le premier môle, dit de l'aconage qui doit être élargi et le môle des phosphates, sera construit un môle destiné au commerce. La superficie des terre-pleins actuellement de 30.000 m² sera portée à 60.000 m² et celle des magasins de 3.000 m² à 5.000 m². La Société Shell a aménagé à l'extrémité du môle de l'aconage par des fonds de — 6 m. un bassin destiné à

recevoir les tanks chargés de carburants liquides et a installé un pipe-line reliant ce môle à des réservoirs situés en arrière de la ville.

L'état actuel du port permet d'effectuer en tout temps les opérations de chargement et de déchargement des bateaux. Les usagers et le service du port sont unanimes à affirmer que depuis trois ans au moins, le port de Safi n'a pas été consigné plus de 48 heures par an. Un crédit de 48 millions prélevé sur l'emprunt de 1928 lui a été affecté, crédit qui s'ajoute à celui de 40 millions prévu dans l'emprunt de 1920.

La construction des terre-pleins, ainsi d'ailleurs que celle des différents môles est relativement facile en raison des caractéristiques particulières de la rade, la seule de la côte atlantique du Maroc où les grands fonds soient si rapprochés de la côte. Tandis qu'à Casablanca — et il en serait de même à Agadir — il faut avancer de 1.200 m. à 1.300 m. pour atteindre des fonds de — 9, dans la rade de Safi, les fonds de — 15 sont à 600 m. du rivage environ, ceux de — 10 m. à 4 ou 500 m., et ceux de — 8 à environ 300 m. ; de plus, les lignes de ces fonds sont presque toujours parallèles au rivage. Cette situation des fonds facilite grandement la construction des jetées-abris et des terre-pleins.

Enfin, ce parallélisme des lignes de grands fonds et du rivage sera extrêmement favorable pour les agrandissements futurs du port. Selon des techniciens connaissant parfaitement la rade de Safi, il serait possible, en prolongeant la grande jetée suivant la ligne des fonds de - 15 m. jusqu'au point 200 ou 300 en arrière de la pointe de la Tour (extrémité de la falaise Sidi-Bouزيد), d'obtenir une surface d'eau abritée utile, de plus de 100 Ha. La sécurité de cette nouvelle surface d'eau serait assurée par la construction d'une jetée transversale partant de la falaise et dont l'extrémité serait légèrement en retrait par rapport à l'extrémité de la grande jetée, étant donné qu'à Safi, la grande houle venant du N.-E. se trouve brisée par la pointe de la Tour.

Les avantages naturels de la rade de Safi — avantages que semble avoir méconnus entièrement la commission des ports de 1913 — sont tels que la construction et l'aménage-

ment d'un port en eaux profondes seront réalisés ici, très économiquement. Les extensions futures pourront être assurées dans des conditions non moins favorables.

L'outillage.

L'outillage actuel du port de Safi comprend : un remorqueur de 80 Cv., une vedette à essence de 50 Cv., 18 barcas-
ses de 20 T., 4 grues à vapeur d'une tonne et 5 de 3 T., et un appareillage mécanique pour le chargement des sacs de céréales. Ce matériel bien que réduit, permet d'assurer un trafic journalier moyen de 800 à 1.200 T. Mais il sera insuffisant dès l'exploitation des phosphates de Louis Gentil et la mise en service de la ligne à voie normale Safi-Ben Guérir-Marrakech, qui auront pour conséquence d'accroître sérieusement le trafic du port. Les prévisions de l'administration au point de vue de l'outillage, devraient donc être établies sur ces bases ; et il serait nécessaire, dès la construction des môles et quais projetés, de les doter de voies normales, d'un matériel de manipulation moderne grues électriques et portiques, afin de supprimer dans une large mesure le portage à dos d'hommes, et d'assurer les



SAFI : Un coin du port.

opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises avec le maximum de rapidité.

L'aconage à Safi, comme dans tous les ports du Sud, a été assuré jusqu'à présent en régie par l'administration des travaux publics. Mais la construction et l'exploitation du port ont été confiées courant 1932 à l'Office des Phosphates qui vient d'émettre un emprunt de 25 millions de francs pour continuer les travaux.

SECTION II

La Fonction Commerciale

La fonction commerciale du port de Safi semble de tout temps avoir été très faible, même à l'époque où il partageait avec Salé et Agadir tout le trafic des marchandises qui entraient au Maroc et en sortaient par voie maritime. Cela en raison de l'insécurité de sa rade et aussi du fait que, comme le remarque M. De Rousiers, la fonction commerciale d'un port « ne peut avoir pour objet que des marchandises d'une manutention relativement facile puisqu'elles doivent être transbordées, d'un prix relativement élevé puisqu'elles doivent supporter des frais divers, d'entrepôts, de garde, de réemballage et parfois même de conditionnement » (1). Or, celles qui se manipulent dans les ports marocains du Sud, tant à l'entrée qu'à la sortie, sont en général des marchandises de faible valeur économique. Aussi, les aménagements apportés à cette rade depuis l'occupation française sont restés presque sans influence sur le développement de sa fonction commerciale.

Pourtant Safi, à peu près à égale distance de Casablanca (260 km.), et d'Agadir (315 km.) jouit d'une très belle situation géographique et paraît qualifié pour recevoir en transit une grande partie des marchandises destinées à Mogador et à Agadir. Et il pourra être touché par un nombre de lignes de navigation de plus en plus grand au fur et à mesure que disparaîtra son ancienne réputation de rade

(1) DE ROUSIERS. — *Les grands ports de France.*

inhospitalière et que l'exploitation de son arrière-pays (mines, céréales et autres cultures) lui procurera un fret d'exportation plus abondant.

I. — *Relations maritimes.*

Ce port est fréquenté actuellement par les Compagnies de navigation ci-après, qui assurent des services réguliers ou irréguliers suivant des lignes que nous avons précédemment indiquées.

A. *Services réguliers.*

1° La Compagnie Paquet (française), un service bi-mensuel de paquebots mixtes et un service mensuel de cargos.

2° La Société Anonyme de Gérance et d'Armement, un service mensuel de cargos.

3° Castella et Compagnie (française), un service hebdomadaire de cargos.

4° Bland-Line (anglaise), un service bi-mensuel de cargos.

5° Power Steamship et Compagnie Ltd (anglaise), un service mensuel de cargos.

6° La Compagnie Oldenburg Portugiesche Dampsich Rhdirai (allemande), un service bi-mensuel de cargos.

B. *Services irréguliers de cargos.*

1° La Compagnie Paquet.

2° La Compagnie Bris et Gislen (allemande).

3° Compagnie Libéra Triestina (italienne).

4° Compagnie Roma de Gènes (italienne).

5° Compagnie Lloyd Svenska (suédoise).

Toutes les compagnies qui desservent ce port, ainsi que la Compagnie Transatlantique y ont des agences ou des correspondants.

II. — *Mouvement de la navigation.*

A ne considérer que le mouvement général de la navigation compris plus loin dans le mouvement commercial, le port de Safi depuis 1911 aurait marqué le pas, sinon regres-

sé. Il serait comme Mazagan un de ceux qui ont le moins profité du développement économique provoqué par l'établissement du Protectorat français. En 1911, il recevait en effet, 220 navires représentant 189.067 tx (J. N.), soit 8 % du mouvement maritime des ports de la zone française. Ce tonnage baisse progressivement pendant les années de guerre de 205.209 en 1913 à 48.590 en 1918, année au cours de laquelle le port ne reçoit plus que 52 navires. C'est le tonnage le plus bas qui ait été constaté à Safi depuis l'occupation française. A partir de 1919, la courbe remonte d'une façon à peu près continue pour atteindre son maximum en 1928 avec 282 navires et 285.018 tx. Après une diminution assez sérieuse au cours des années 1929 et 1930, le mouvement maritime de Safi remonte en 1931 à 250.600 tx soit, 5,2 % du mouvement général de la navigation au Maroc. Il se classe au troisième rang pour le nombre des navires et au quatrième pour le tonnage de jauge nette, venant immédiatement après Mazagan qui ne le dépasse que de quelques tonnes.

Il est bon de noter qu'à travers toutes ces vicissitudes, la part du pavillon français dans le mouvement de la navigation depuis 1911 n'a cessé de croître. Elle est passée de 16 % représentés par 27 navires, 31.350 tx (j. n.) en 1911 à 64 % représentés par 108 navires, 151.224 tx en 1929. Parmi les pavillons étrangers, ce sont les pavillons anglais et espagnols qui ont le plus perdu de terrain. En effet, de 1911 à 1929, la part du premier est tombée de 32 % à 11 % et celle du deuxième de 20 % à 1,7 %, et en 1930 le port de Safi n'a été touché que par deux navires espagnols. Le pavillon allemand écarté pendant la période de guerre et d'après-guerre reparait en 1928 avec 33 navires et 39.674 tx.

Si l'on fait la démarcation entre la part du cabotage et celle du mouvement en droiture, la première de beaucoup la plus forte, est représentée en 1929 par 197 navires jaugeant 190.228 tx, soit 81 % du mouvement maritime. Nous verrons que le tonnage des marchandises reçues et expédiées par Safi par cabotage n'est pas en rapport avec l'importance relative du cabotage dans le mouvement de la navigation.

III. — *Mouvement commercial.*

Safi, comme tous les ports du Sud du Maroc à l'exception d'Agadir, est avant tout un port d'exportation. L'examen du tableau ci-après donnant le mouvement commercial de 1911 à 1931, nous montre que, sauf de très rares exceptions, la part des exportations représente plus de 60 et même parfois plus de 80 % du tonnage manipulé.

Mouvement commercial du port de Safi de 1911 à 1931

Années	Navires		Importations (tonnes)	Exportations (tonnes)	Totaux (tonnes)
	Nombre	Tx j. n.			
1911	220	189.067	13.293	57.728	71.021
1912	219	187.798	19.203	71.411	90.614
1913	211	205.209	48.708	8.428	57.136
1914	176	175.776	18.454	7.767	26.221
1915	162	135.555	15.416	45.316	60.726
1916	142	112.382	13.500	60.600	74.100
1917	133	130.142	13.500	83.780	97.280
1918	52	48.589	4.479	41.457	45.936
1919	154	87.442	8.588	66.279	74.867
1920	187	108.510	16.192	68.816	85.008
1921	298	150.444	11.212	133.408	144.620
1922	185	138.653	17.131	75.429	92.560
1923	176	128.149	14.316	38.509	52.825
1924	171	146.738	15.615	74.921	90.536
1925	196	147.689	18.810	54.386	73.196
1926	169	144.241	20.270	18.354	38.624
1927	169	159.341	23.648	24.981	48.629
1928	281	285.018	28.912	109.893	138.805
1929	238	233.450	26.579	77.601	104.180
1930	197	177.000	22.800	4.600	27.400
1931	241	251.000	16.999	61.778	78.777

Il y a eu pourtant quelques années: 1913, 1914, 1930, où le chiffre des sorties s'est trouvé nettement inférieur à celui des entrées. Mais, tandis que les importations re-

présentées par des denrées de consommation indigène de première nécessité, varient généralement peu d'une année à l'autre, les produits d'exportation en grande partie des céréales — varient, au contraire, énormément. Les plus forts tonnages manipulés depuis 1911 sont ceux de 1921 (144.620 t.) et de 1928 (138.805 t.) dont 109.893 aux exportations; celui de 1930, par contre (27.400 t.), est le plus bas que nous ayons vu; aussi, dans le classement général des ports du Maroc, Safi est-il tombé pour les exportations du 3^e rang en 1929, au 8^e rang en 1930, tandis qu'il reste au 5^e rang pour les importations. Ce fléchissement exceptionnel des exportations s'explique par les résultats désastreux de l'année agricole 1929-30; les récoltes de céréales, déjà compromises par la sécheresse, furent détruites en grande partie par les acridiens.

En 1931., aux sorties, Safi, avec ses 61.778 t., soit 4 % des exportations, se classe au 3^e rang des ports de la zone française, après Casablanca et Port-Lyautey, place qu'il occupe généralement. Mais il n'occupe que le 4^e rang, venant après Rabat, si l'on considère son tonnage total, et sa part est seulement de 3,16 % du mouvement commercial des ports de la zone française au lieu de 25 % en 1911.

Bien que le tonnage global de ce port ait augmenté légèrement depuis 1911, son importance relative dans le mouvement commercial du Maroc a, par contre, baissé sérieusement.

Si l'on considère la provenance des importations, on constate que la part de la France est de 79 % et celle de l'Angleterre de 15 %. Les importations provenant des autres pays : Belgique, Allemagne, Italie, etc., sont de bien peu d'importance. Ce port est donc un des meilleurs clients de la France. Par contre, les exportations en années normales prennent plutôt le chemin de l'Etranger et se répartissent à peu près comme suit : France, 42 % ; Allemagne, 25 % ; Angleterre, 18 % ; Espagne, 6 % ; Belgique, 4 %.

Le trafic par cabotage varie entre 5.000 et 20.000 tonnes aux sorties. Mais lorsqu'on défalque de ce tonnage les céréales, le plâtre et autres produits d'origine locale (9.200 t.), celui des marchandises réexpédiées en cabotage et précédemment importées par voies maritimes — qui

se rattache, par conséquent, à la fonction commerciale — ne dépasse pas 1.000 tonnes.

La fonction transit est assez importante, mais difficile à préciser; les expéditions vers l'intérieur se faisant encore par route, échappent à peu près à tout contrôle.

Comme place de commerce, sans avoir l'importante relative qu'il eut jadis, Safi compte d'importantes maisons françaises et anglaises, des établissements bancaires, des transitaires, commissionnaires et de nombreux courtiers pour la plupart Israélites qui s'efforcent de défendre leur position dans tout l'hinterland naturel de Safi, notamment à Marrakech, où les empiètements de Casablanca se font sérieusement sentir, surtout depuis la mise en service de la voie ferrée normale (Casablanca-Marrakech).



CHAPITRE DEUXIEME

Les Fonctions Régionale et Industrielle

SECTION I

La Fonction Régionale

Nous venons de voir que sur le tonnage des produits manipulés dans le port de Safi, une très faible proportion reprenait la mer pour d'autres destinations. Il s'ensuit que toutes les autres marchandises reçues sont destinées à son arrière-pays. Et nous pouvons dire, étant donné la faible importance de la ville (26.133 habitants) et son peu de développement industriel, que les produits importés sont, en grande partie, dirigés vers l'intérieur, d'où viennent d'ailleurs presque tous les produits d'exportation. Ce port à fonction presque uniquement régionale, joue donc le rôle d'un simple trait d'union entre les voies terrestres et les voies maritimes. Son développement et son avenir sont intimement liés à l'importance des voies de communication qui le mettent en contact avec son arrière-pays, aux forces productives et aux facultés consommatrices de celui-ci.

I. — RELATIONS TERRESTRES: ROUTES ET VOIES FERRÉES

Si, en général, les ports de mer prennent naissance à l'embouchure des fleuves — où « ces chemins qui marchent » conduisent tout naturellement les produits des pays qu'ils traversent, soit par transports fluviaux quand ils sont navigables, soit par routes si leurs vallées se prêtent facilement à leur construction — dans le Maroc du Sud, les ports se sont installés complètement en dehors des estuaires des fleuves. En effet, à l'embouchure du

seul grand fleuve du Sud, le Tensift, situé bien au Sud de Safi, n'existe qu'une ville morte, Souïra-Ghemina qui, d'après l'historien El Bekri, serait bâtie sur les ruines de l'ancien port « Gotz ».

L'absence de voies naturelles subordonne encore davantage l'activité du port à l'état des voies artificielles. Les anciennes pistes qui, tracées par les animaux, pouvaient suffire aux transports faits par le procédé primitif du portage longtemps pratiqué par les indigènes, ne répondent plus aux besoins actuels et le seul moyen de transport rationnel et pratique qui permet d'acheminer les produits de l'interland vers leur débouché naturel et de ramener vers les lieux de consommation les marchandises d'importation est la voie ferrée. C'est surtout à l'absence de chemin de fer qu'il faut attribuer l'état de stagnation relative du port de Safi, sort également partagé par les autres ports du Sud.

La liaison du port de Safi avec l'intérieur n'est encore assurée que par quatre routes principales :

La route de Safi-Mazagan par la côte (140 km.);

La route de Safi-Mazagan par Si-Aïssa-Si-Smaïne (150 kilomètres);

La route de Safi-Mogador (133 km) qui dessert la zone des riches terres abritées des vents de l'Océan par le Djebel-Hadid et le Kourati, où poussent les cultures les plus variées: céréales, vignes, oliviers, arbres fruitiers;

Enfin, celle de Safi-Marrakech (154 km.) de beaucoup la plus importante parce qu'elle traverse d'abord tous les Abda, les Ahmar et les Réhamna, et qu'elle met le port en relation directe avec Marrakech, nœud routier remarquable, centre d'attraction du Haouz, d'une grande partie du Dir et, par delà le Grand Atlas, du Daddès, du Draa Supérieur et Moyen et même de la vallée supérieure du Sous, grâce aux routes et pistes qui franchissent les cols du Telouet, du Goundafa, du N'Test et de Sidi-Maachou. Il est vrai que Safi n'a pas l'exclusivité du trafic de la région de Marrakech. Les autres ports du Sud, Mogador, Mazagan et même Casablanca s'efforcent d'en attirer à eux le plus possible, et presque tous sont arrivés à se spécialiser dans l'importation ou l'exportation de quelques produits déterminés. Mais ici, comme partout, la loi des distances doit

jouer. Or, nous venons de voir que Safi se trouve à 154 kilomètres de Marrakech, tandis que Mogador en est à 176, Mazagan à 196, Casablanca à 243 et Agadir à plus de 300 kilomètres. Safi jouit donc, par rapport à ses concurrents d'une supériorité nettement marquée au point de vue géographique; et le chemin de fer phosphatier à voie normale Safi-Ben-Guerir achèvera de confirmer cette supériorité.

II. — L'ARRIÈRE-PAYS

L'hinterland de Safi, l'un des plus vastes et des plus peuplées, englobe la circonscription des Abda-Ahmar, une grande partie des Rehama, la région de Marrakech avec la zone pré-saharienne.

Les Abda-Ahmar. — Tout d'abord, son arrière-pays immédiat est constitué par la circonscription des Abda-Ahmar d'une superficie de 7.827 kilomètres carrés. Le pays des Abda, surnommé « la Beaucé marocaine » (2), continue la plaine des Chaouia jusqu'au Tensift. Cette région est caractérisée par de faibles ondulations: 150 à 200 m.; son inclinaison lente vers la mer, son manque d'arbres et ses excellentes terres à céréales. Dans les dépressions se sont déposés les terrains tertiaires et les Tirs, comparables, d'après Gentil, au sol désigné sous le nom de Tchernozium dans la Russie méridionale, formés d'une grande épaisseur d'humus qui conserve assez d'eau et d'humidité pour les labours et la germination même pendant les années de sécheresse. La forte condensation des nuits due aux vents alizés du N.-E. et aux courants des Canaries se fait sentir sur une profondeur de 60 à 70 kilomètres, et y maintient une température relativement douce, entre 17 et 20° avec des amplitudes saisonnières beaucoup plus faibles qu'à Gabès et à Sfax situées à la même latitude : 9 à 12° au lieu de 16 à 18° en Tunisie.

Cet état hygrométrique de l'air compense dans une large mesure la faible pluviométrie de la région qui dépasse rarement 200 ^{mm} par an (134 en 1929) et permet sans irrigation certaines cultures comme celle du maïs.

Par contre, au-dessous de la terre végétale se trouve,

(2) DE PÉRIGNY. — *Marrakech et les ports du Sud*, p. 227.

comme en Chaouia, une carapace gypso-calcaire qui constitue un obstacle sérieux au développement des arbres fruitiers, obstacle auquel s'ajoute d'abord l'absence d'eau courante — sources et rivières — et ensuite la grande profondeur de la couche phréatique qui, sauf dans la zone des Sahels où nous la trouvons exceptionnellement à 10 ou 15 mètres, s'enfonce jusqu'à 70 ou 80 mètres lorsqu'on avance vers l'intérieur.

Le pays des Ahmar, qui s'étend à l'Est des Abda et qui prolonge en quelque sorte les Rehamna, est, comme ces derniers, peu propre aux cultures et constitue surtout une zone de pâturages.

*La région de Marrakech: Le Haouz, le Dir, l'Atlas
et la zone pré-saharienne*

La région de Marrakech qui représente la partie principale de l'arrière-pays du port de Safi, constitue à elle seule tout un monde propre aux cultures les plus variées. Mais la partie la plus importante de cette région est le Haouz dont on a pu dire qu'il « est une région intermédiaire entre le Maroc du Nord et le Maroc Saharien » (3) à cause de sa position, de son climat et de ses conditions de vie humaine. C'est une vaste plaine, longue de près de 200 kilomètres de l'Est à l'Ouest et large de 50 à 100 kilomètres du Nord au Sud. Elle est limitée au Nord par les petites montagnes du Djebilet, à l'Ouest par les collines des Chiadma, au Sud et à l'Est par le Haut Atlas qui se dresse comme une muraille et où les points culminants, le Tamjout et le Likoumt atteignent 4.500 mètres.

Le Haouz, d'une altitude moyenne de 4 à 500 mètres, se relevant sensiblement sur ses bords, surtout au Sud et au Sud-Est, est légèrement incliné vers le Nord et le Nord-Ouest. La pente est si faible qu'elle est insensible à la marche. Cette plaine, en forme de cuvette, est, d'après les géographes, depuis la région de Chichaoua à l'Ouest jusqu'aux contreforts crétacés ou jurassiques de Demnat à l'Est, recouverte d'une nappe alluvionnaire composée « par des schistes et des quartzites auxquels viennent

(3) G. HARDY et J. CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 124.

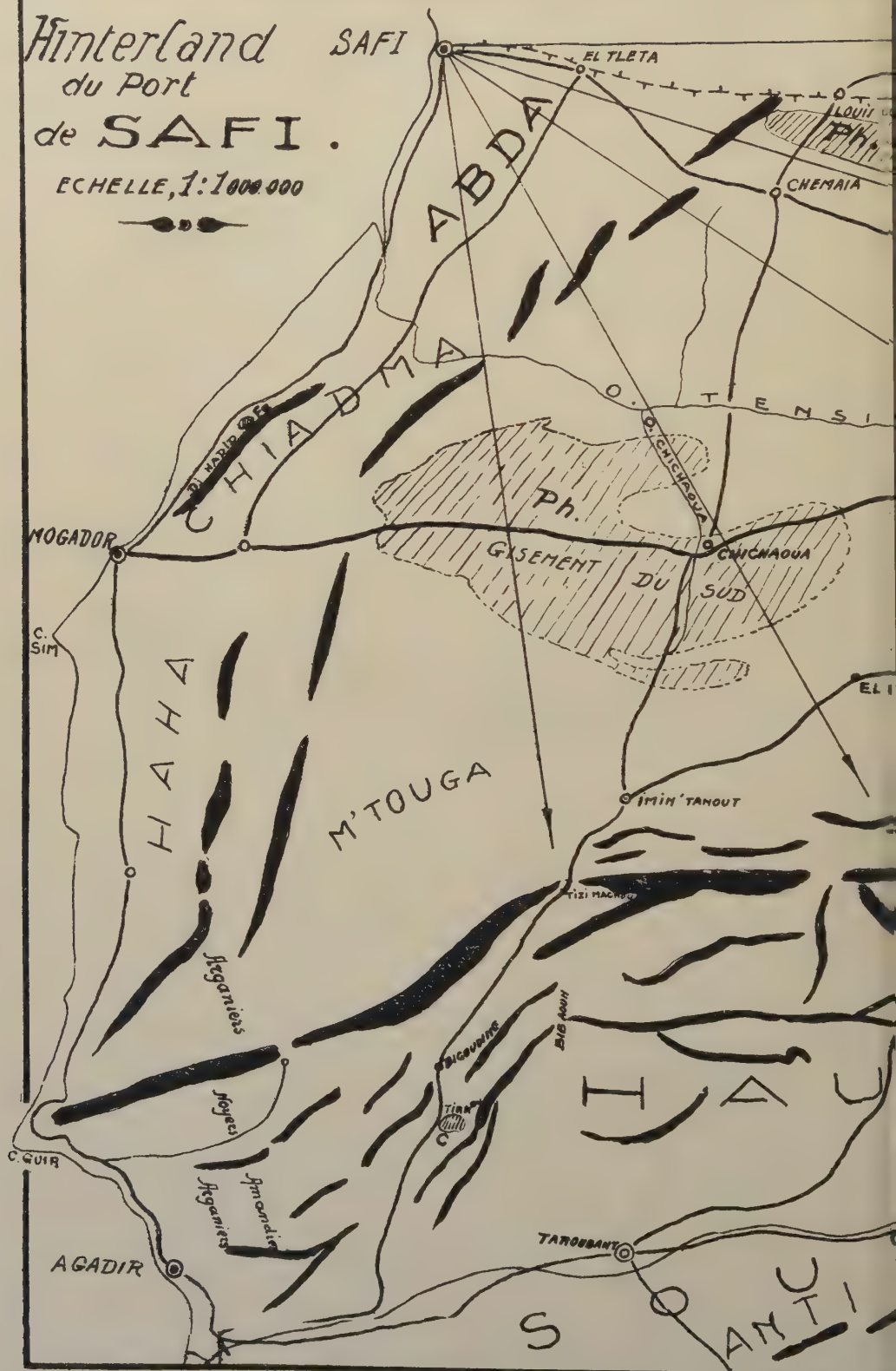
s'ajouter des calcaires marmoréens ». Par endroits, surtout aux environs de Marrakech et entre cette ville et le Haut Atlas, on rencontre du sable, des graviers entremêlés de limon et de cailloux roulés, déposés en lits dont l'épaisseur atteindrait par endroits de 20 à 30 mètres. Les collines schisteuses du Djebilet, longues de 150 kilomètres, entre Sidi-Chiker et El-Kelaa, larges de 15 à 40 km., et dont l'altitude la plus élevée ne dépasse guère 1.000 mètres, forment un écran qui arrête les vents humides de l'Ouest et du Nord-Ouest. Elles concourent à imposer à cette région le climat sec et excessif qui la caractérise. La pluie tombée dans l'année varie généralement entre 200 et 300 millimètres et peut descendre au-dessous de 100 ^{mm}, par les années de sécheresse comme en 1912. En 1911, par contre, année très humide, on aurait enregistré 400 ^{mm}. La température descend la nuit — assez rarement il est vrai — au-dessous de zéro, ce qui constitue un inconvénient grave pour certaines cultures. En été, elle dépasse fréquemment 50° par les journées de siroco qui ont un effet désastreux sur la végétation des plantes, même irriguées. Ce climat, quoique très chaud, n'est cependant pas malsain en raison de la siccité de l'air et de la fraîcheur que créent la proximité des montagnes et les nombreux cours d'eau qui parcourent la plaine. C'est d'ailleurs à ces cours d'eau que la région doit de ne pas être déserte.

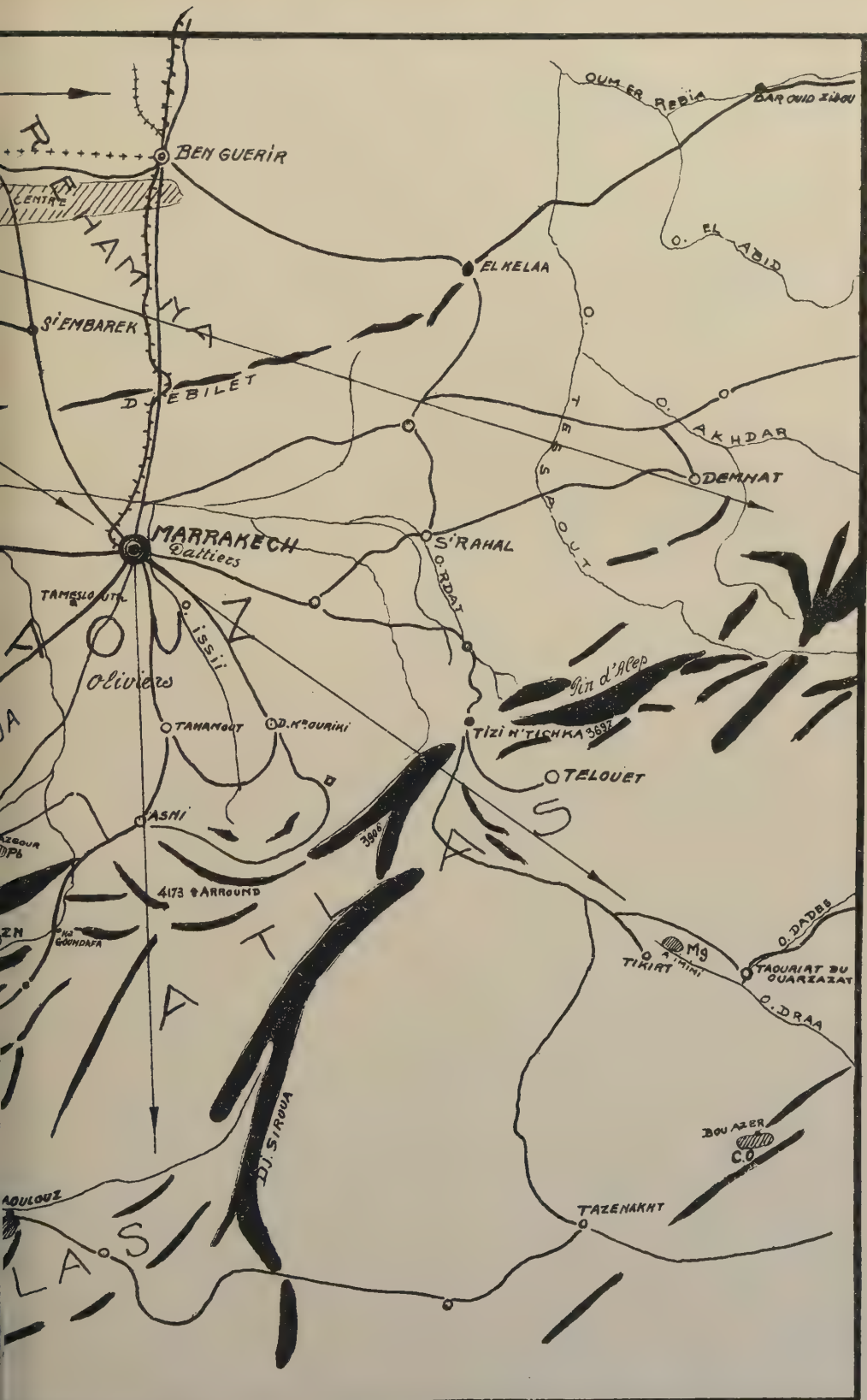
Dans sa partie Nord, elle est arrosée par les affluents de l'Oum-Er-Rbia : l'Oued El-Abid, le Teçaout et son affluent l'Akhdar. Le Tensift, au Sud, traverse le Haouz d'Est en Ouest, mais il n'est guère utilisable pour l'irrigation en raison de la profondeur de son lit. Par contre, tous ses affluents rive gauche, l'Oued Rdat descendant du Telouet, l'Oued Ourika, l'Oued Issii qui sert d'égout à Marrakech, le Reraïa qui vient du cirque d'Arround, l'Oued N'Fis, voie d'accès vers le Goundafa et le Sous, belle et abondante rivière à forte pente, et, enfin, le Chichaoua, sont, depuis longtemps, largement utilisés pour l'irrigation par les indigènes. Nous verrons qu'il est cependant possible d'en tirer un bien meilleur partie. Néanmoins, à l'aide de leur système rudimentaire de séguïas, ils peuvent irriguer de vastes espaces, les seuls d'ailleurs où les récoltes soient possibles. Les indigènes savent aussi utiliser la

nappe souterraine avec leur système de rethara. Ces terres irriguées sont dénommées « Bled Séguia », tandis que les terres non irrigables, appelées « Bour », servent de terrain de parcours et s'étendent vers l'Ouest et le Nord-Ouest jusqu'au Tensift. L'irrigation par ruissellement et à ciel ouvert telle qu'elle est pratiquée par les indigènes demande beaucoup d'eau et présente l'inconvénient de lessiver le sol qui perd ainsi son humus dont les indigènes ne savent pas compenser la perte par des fumures ou des engrais chimiques. La zone des cultures qui se confond ainsi avec celle de l'irrigation, entoure Marrakech sur un rayon de 30 km. et s'étend au Sud jusqu'au pied de l'Atlas. Elle remonte parfois jusqu'à une altitude assez élevée : 1.200 m., 1.500 m., voire même 1.700 m. le long des vallées du Teçaout et de l'Akhdar. La culture est pratiquée alors sur des terrasses ingénieusement superposées pour faciliter l'irrigation et utiliser le plus possible la terre arable. Mais au fur et à mesure qu'on s'élève dans la montagne, les arbres fruitiers qui, dans la plaine formaient des taches sporadiques, tendent à dominer.

Au delà du grand Atlas s'étend la zone pré-saharienne. Elle est soumise à un climat désertique qui lui donne une même physionomie malgré la diversité des roches et de l'altitude. La vallée moyenne et supérieure du Draa qui donna à De Foucault l'illusion d'être la région la plus riche du Maroc, jouit avec les « maders » ou cônes de déjection des affluents à leur débouché dans la vallée principale, de conditions moins défavorables, grâce aux possibilités d'irrigation. Ce sont à peu près les seuls endroits qui se prêtent aux cultures et c'est là aussi, qu'on trouve les seuls foyers de vie sédentaire. Le Djebel-Sagho et les Hauts Plateaux qui s'étendent entre le Tafilalet et le Draa sont parcourus par quelques dizaines de milliers de pasteurs nomades poussant leurs troupeaux à la recherche de maigres pâturages. L'occupation de toute cette zone, bien plus déshéritée que le Tafilalet n'offre guère qu'un intérêt politique.

de SAFI.





III. — LES PRODUITS DU SOL: CÉRÉALES, LÉGUMINEUSES CULTURES DIVERSES, ARBORICULTURE ET FORÊTS

Tout l'arrière-pays de Safi ne se prête pas aux mêmes cultures. Les Abda, le centre de la plaine du Haouz sont spécialisés dans la culture des céréales, des légumineuses et quelques autres produits comme le cumin; tandis que le Dir est par excellence le pays de l'arboriculture; les Rehamna et la partie Nord de la plaine de Marrakech sont plutôt des zones d'élevage.

1° *Les céréales, les légumineuses et les cultures diverses :*

Sur près de 600.000 ha livrés à la culture dans l'arrière-pays de Safi, les céréales couvrent à elles seules de 550 à 570.000 ha. soit 91 %. La surface occupée est à peu près la même dans la région des Abda que dans celle de Marrakech. L'orge occupe 380.000 ha environ et sa production annuelle varie entre 1.500.000 et 3.300.000 quintaux, ce qui représente 25 % de la production marocaine. Les rendements de 5 à 7 en année normale, varient peu dans la région de Marrakech où l'irrigation supplée à l'insuffisance des pluies, ils baissent davantage au contraire dans les Abda, les années de sécheresse, ainsi que le montre l'état ci-après. Cette graminée très rustique donne ici, et dans tout le Sud du Maroc des résultats incontestablement supérieurs à ceux du blé.

Les exportations fournies en majeure partie par les Abda approchent, les bonnes années 500.000 quintaux valant 40 millions de francs environ, soit 1/5^e de la production, et sont dirigées sur l'Allemagne, 46 %; l'Angleterre, 32 %; la France, 6 %; la Belgique, 5 %; l'Espagne, 2 %; les Pays-Bas, 1 % et divers pays, 8 %.

Le blé dur occupe le deuxième rang. il couvre une superficie de 100.000 Ha. environ dont 56.000 dans la région de Marrakech, où il donne des rendements moyens de 6 à l'hectare les années normales, tandis que dans les Abda il ne dépasseraient guère 4. Sa production variant de 500 à 550.000 Qx est en grande partie absorbée par la consommation locale; les exportations de l'ordre de 40.000 T. sont dirigées presque en totalité sur la Métropole.

Etat des cultures pratiquées dans les régions des Abda et de Marrakech en 1929, 1930 et 1931

Nature des produits	Hectares enssemencés en			Production en quintaux en			Part des cultures euro- péennes en 1930	Rendements moyens à l'hectare					
	1929	1930	1931	1929	1930	1931		Abda			Marrakech		
								1929	1930	1931	1929	1930	1931
Blé dur	103.421	88.377	75.793	526.803	284.457	509.349	2.183	4.1	2.4	6.3	5.9	3.8	7
Blé tendre	12.934	72.899	42.927	54.650	34.164	75.850	2.481	3.9	2.6		4.8	2.9	
Orge	388.722	376.414	360.826	2.481.608	1.711.063	3.238.841	3.662	5.7	3.9	10.7	6.9	5.1	7.5
Avoine, seigle	1.435	1.471	1.016	7.754	10.386	8.070	784	4.7	1.2	8.8	4.9	5.7	6.5
Mais	65.296	68.977	92.836	339.439	382.456	352.960	1.246	4.2	5.6	2.7	8.1	5.2	5.7
Sorgho, mil	1.641	1.038	2.845	10.020	5.858	11.723	4	4.9	0.6	3.7	6.2	5	4.5
Alpiste	819	812	1.715	2.908	1.965	11.458	21	3.5	2.2	6.6	5.2	5.2	5.9
Fèves	7.910	4.711	3.446	36.759	11.760	15.242	266	1.6	1	3.2	8.8	3.5	4.7
Lentilles	465	1.013	3.198	2.191	4.429	25.575	8	2	0.8	2.6	5.1	4.4	8
Pois chiches	4.661	4.148	4.683	19.763	4.760	32.832	150	4.2	0.9	6.8	5.2	5.6	8.3
Petits pois	930	1.597	1.618	4.543	6.328	12.276	73	2.7	0.5	4.4	3.2	4.4	7.7
Fenugrec	118	119	156	340	139	792	19	2.8	1.1	4.9	4.8	3	7.8
Lin	248	205	289	904	292	1.314	15	3.6	1.3	4.5	4.5	2.1	4
Coriandre	32	43	25	108	42	92		2.5	0.5	4.2	4.7	1.3	2.8
Cumin	5.750	7.155	»	15.660	24.701		74	1.9	0.5		3.4	5.8	
Cultures maraîchères ..	630	717	1.282	»	»	»	105	»	»	»	»	»	»
Cultures fourragères ..	162	482	84	»	»	»	470	»	»	»	»	»	»
Cultures industrielles ..	298	307	41	»	»	»	69	»	»	»	»	»	»
- Totaux.....	595.492	570.485	562.810				11.630						

Le blé tendre ne couvre ici que 12 à 13.000 hectares dont près des 9/10 dans les Abda ; son rendement est encore inférieur à celui du blé dur. D'après les statistiques, sa production ne dépasse guère 75.000 Qx. Aux sorties de 1929, il figure pour 70.000 Qx.

Le maïs occupe le troisième rang, 65 à 92.000 hectares dont 60.000 dans les Abda où il vient sans irrigation grâce à l'abondance des rosées nocturnes, tandis que dans le Haouz il n'est cultivé qu'en terres irriguées. Les rendements varient de 4 à 9 à l'hectare et la production totale approche 400.000 Qx. Les bonnes récoltes permettent d'en exporter dans les 130.000 Qx dont 87 % sur la France, et le reste sur l'Espagne, la Belgique et l'Angleterre.

Safi est, avec Mazagan et Casablanca, la principale porte de sortie du maïs.

Les légumes secs, fèves, lentilles, pois chiches, petits pois qu'on cultive aussi un peu partout dans les Abda et dans les terres irriguées de la région de Marrakech donnent des rendements de 8,8 pour les fèves et de 5 environ pour les autres légumes, mais ces rendements sont très irréguliers. La production des légumes secs, bien inférieure à celle du Nord du Maroc ne dépasse guère 60.000 Qx, les exportations atteignent parfois 35 à 40.000 Qx, et portent en général sur les fèves et les pois chiches. Les cultures maraîchères destinées à alimenter les besoins locaux s'étendent autour de Marrakech et dans le Dir ; on pratique aussi cette culture dans certaines vallées de l'Atlas. Des cultures fourragères ont tendance à se développer entre Marrakech et la montagne.

Le cumin, une spécialité de la région de Marrakech et des Abda, occupe plus de 7.000 hectares et a donné en 1930, 24.700 Qx. Ce produit qui sert à la fabrication du kummel et alimente aux sorties, un commerce évalué à 12 millions, s'exporte par : Casablanca 71 % ; Mogador 15 % et Safi 12 %. Les Mesfiousa pratiquent la culture du chanvre qui donne des résultats sinon satisfaisants, en tout cas bien meilleurs que ceux du lin ; la production annuelle atteint parfois 5 à 6.000 Qx. On cultive encore, mais en faible quantité quelques autres plantes comme le fenugrec, le coriandre, le lin et surtout le sorgho. A signaler aussi des plantes à parfum comme le géranium et les roses vendus à Marrakech pour servir à la fabrication des essences.

D'une façon générale, les rendements obtenus dans l'arrière-pays de Safi, qu'il s'agisse de légumineuses ou d'autres productions, sont beaucoup plus faibles et plus irréguliers que dans le Nord ou dans le centre du Maroc, bien que les terres soient souvent aussi fertiles, notamment dans les Abda et le Haouz. Cette situation est due peut-être davantage aux méthodes culturales ancestrales qui y sont pratiquées qu'à l'insuffisante pluviométrie. Il s'agit en effet de cultures presque uniquement indigènes puisque les surfacesensemencées par les Européens ne dépassent pas 12.000 hectares sur 600.000, soit 2 % en 1929-1930.

II. — *L'arboriculture.*

Si la région des Abda est peu favorable à l'arboriculture; celle de Marrakech lui convient assez bien. Certains voient en elle une petite Californie. Tout en faisant la part des choses, il est juste de reconnaître que l'arboriculture constitue déjà pour cette région une des principales richesses.

L'olivier. — C'est un des arbres qui réussissent le mieux; il occupe le premier rang avec 1.509.000 pieds dont près de 130.000 plantés par les Européens. Tout autour de Marrakech se trouvent disséminées dans la plaine, partout où arrive l'eau des rhexara, de nombreuses olivettes : celles du grand Aguedal (50.000 arbres), de Chichaoua (20.000), de Tamelett (10.000), des Oulad Khallouf (60.000), de Tamesloht (40.000), de Tisguine (30.000), d'Amismiz (15.000) (4). En montagne, l'olivier monte jusqu'à 1.700 m., suivant les vallées. Les Mesfiousa comptent 500.000 arbres disséminés un peu partout. La région de Marrakech, venant après celle de Fès pour l'olivier, occupe le deuxième rang et réunit 28 % des oliviers du Maroc. Mais ces arbres, privés de soins, saccagés par le gaulage, donnent un rendement moyen de 25 à 30 litres d'olives par arbre, au lieu de 200 litres produits par les arbres bien travaillés, bien fumés, et judicieusement irrigués (5). La production d'olives est en grande partie mise en conserve sur place, le reste est travaillé par les huileries rudimentaires indigènes qui ne font qu'une extraction imparfaite.

(4) DURAND. — *Revue de géographie marocaine*, n° 1, 1927, p. 117.

(5) DURAND. — *Revue de géographie marocaine*, n° 1, 1917, p. 118.

L'amandier. — L'arrière-pays de Safi avec un contingent de 1.200.000 pieds, presque tous dans la région de Marrakech, groupe plus des deux tiers des amandiers du Maroc. Cet arbre possède le précieux avantage de venir très bien dans les terrains rocaillieux et de pouvoir se passer d'irrigation. On le trouve dans le Haouz, sur les pentes de l'Atlas, et il monte dans les vallées jusqu'à 1.700 ou 1.900 m. Les Ouidam, les Entifa, les M'Tougua et les Mesfioua possèdent de belles plantations ; mais c'est dans les Aït Atab qu'on trouve les meilleurs peuplements, dont les amandes sont très recherchées par le marché anglais. Les colons plantent chaque année d'importantes quantités d'amandiers.

Les agrumes. — Les orangers et citronniers, 56.000 pieds dont 6.000 plantés par les Européens, se trouvent surtout dans le Haouz. Ils donnent d'excellents résultats lorsqu'ils ne sont pas trop saccagés par le sirocco.

La vigne, le palmier-dattier et autres arbres fruitiers. — La vigne indigène, 426.000 pieds dont plus de la moitié dans la région de Marrakech, produit un raisin de table excellent, absorbé en totalité par Marrakech. Les colons plantent depuis quelques années de la vigne européenne. Le palmier-dattier vient bien dans le Haouz, mais les 96.000 pieds qui existent (20.000 aux Européens) donnent des produits de médiocre qualité qui ne peuvent mûrir sur l'arbre. Il y a enfin plus de 1.100.000 figuiers et autres arbres fruitiers tels que : pêchers, abricotiers qu'on trouve dispersés un peu partout jusque sur les premiers contreforts et dans les hautes vallées de l'Atlas ; mais plus abondamment dans le Haouz où les Européens s'efforcent d'en développer la culture. Le noyer, ressource suprême des hautes vallées, ne se rencontre qu'en montagne entre 1.200 et 2.200 m. (6), il y en a environ 15.000 dans les Guedmioua, près d'Amismiz. A partir de 1.200 ou 1.500 m., c'est presque le seul arbre fruitier qui existe ; bien qu'il atteigne parfois la grosseur impressionnante de 1 m. 50 de diamètre, il est mal cultivé et meurtri par les indigènes qui en retirent l'écorce de sa racine (appelée Souak) pour l'utiliser comme dentifrice.

Tous les fruits de la région de Marrakech sont consommés sur place, sauf les amandes qui alimentent un impor-

(6) DURAND. — *Revue de géographie marocaine*, n° 1, 1917, p. 121.

tant commerce d'exportation, mais sont embarquées à Mogador, Mazagan et Casablanca.

III. — *Les produits forestiers.*

Au point de vue forestier, la région de Marrakech, « se rattache vers le N.-E. à la zone des conifères du Moyen Atlas par le bassin supérieur de l'Oum-Er-Rbia et de la Moulouya » (7). C'est dans cette direction que se trouvent les boisements les plus importants, tandis que vers le Sud, au contraire, ces essences forestières soumises à des conditions climatiques de plus en plus défavorables s'éliminent progressivement, faisant place à celles qui sont mieux adaptées à la sécheresse. Nous ne parlerons que des quelques essences ci-après qui présentent le plus d'intérêt :

Les gommiers (*acacia gommifera*) forment les premiers spécimens de la flore forestière à l'état de simples buissons ou d'arbres de 2 à 3 m. de hauteur ; déjà signalés par de Foucault comme abondants dans le Petit Atlas, ils croissent aussi dans la plaine du Haouz où l'on trouve de très beaux sujets sur les éboulis de l'Oued Zatt. La rusticité de cette essence, son adaptation aux sols les plus ingrats et les plus secs, permettent d'espérer qu'elle pourra servir au reboisement du Djebilet (8). Son bois brun foncé, à fibres très serrées est recherché pour la fabrication des manches de poignards et donne un combustible de premier choix. Son écorce donne un produit récolté par les indigènes et exporté principalement par Mogador sous le nom de gomme arabe. Les fruits sont consommés par les chèvres.

Le thuya qui vit très bien en association avec l'arganier, se trouve entre 1.000 et 1.700 m. et même 1.800 m. d'altitude. Il forme par endroits, chez les Ida ou Tanan, une zone compacte rappelant par son « faciès général » le Jura français. Son bois rouge foncé est employé à la fabrication des meubles de luxe et des coffrets, par les ébénistes de Mogador, et la loupe de thuya est très recherchée pour le placage. Les indigènes retirent du thuya par distillation un goudron fluide employé en médecine indigène et comme enduit intérieur des outres. Par la pratique du gem-

(7) DESCHASEAUX, Inspecteur des Eaux et Forêts. — *Revue de géographie marocaine*, 1927, p. 121.

(8) DESCHASEAUX, Inspecteur des Eaux et Forêts. — *Revue de géographie marocaine*, 1927, p. 131.

mage, ils obtiennent aussi une résine très parfumée, jaune et brillante exportée à l'étranger sous le nom de gomme sandaraque et utilisée pour la préparation des vernis de luxe.

Le pin d'Alep se trouve à l'état sporadique dans le Grand-Atlas et forme quelques beaux peuplements dans le bassin supérieur de l'Oued Tegaout, de l'Oued Rdat et sur les contreforts du Djebel Erdouz. Le génévrier thurifère est très répandu dans le Grand-Atlas. Dans la zone du Djebel Ikis (Ourika), il dépasse rarement 2.400 m. d'altitude. Le génévrier oxycèdre est, aux hautes altitudes, le seul représentant de la végétation forestière.

Le cyprès, excellent bois de charpente, forme un massif important dans le bassin supérieur de l'Oued N'Fis, où il est mélangé avec le chêne-vert. Celui-ci, remarquable par sa rusticité et sa puissance de végétation, forme des boisements compacts dans le fond des vallées, s'élève jusqu'à 2.300 et 2.500 m., et y joue un rôle protecteur de tout premier ordre quand il est réduit à l'état de fourrés. Sous cette forme, « le chêne-vert est pour les pentes argileuses des Rhéraïa, des Ourika, une armature végétale des plus précieuses ». Vers la ligne de partage des eaux, existent deux forêts de chênes denses ; celle du Tizi N'Test dont les arbres de belle venue sont susceptibles de fournir à l'industrie, des bois d'œuvre et celle du Tizi N'Ouchiden s'étendant des deux côtés de la ligne de faite. D'après M. Deschaseaux, inspecteur des Eaux et Forêts, les boisements de la région de Marrakech peuvent être évalués à 1.500.000 hectares et permettent les plus grands espoirs ; on y trouvera selon lui tous les bois nécessaires à la mise en valeur des mines, au développement des chemins de fer et des villes de la région ; celle-ci s'enrichira même par l'exploitation des essences précieuses. La loupe de thuya et le noyer donnent déjà lieu à un faible courant d'affaires entre la Métropole et le Sud marocain.

IV. — *L'élevage.*

Tout cet arrière-pays s'adonne à l'élevage qui constitue la principale ressource de certaines parties, comme les Ahmar, les Rehamna, les collines du Djebilet et les Chichaoua.

L'état ci-après présente la situation du cheptel en 1930 :

Désignation	Abda 1930	Marrakech 1930	Totaux en		Part des européens en 1930			Part des européens en 1929
			1930	1929	Abda	Marrakech	Totaux	
Bovins	120.744	224.421	345 465	335.391	1.940	2.813	4.753	4.634
Ovins	343.698	778.903	1.122.601	1.726.912	4.642	8.899	43.341	16.899
Chèvres	62.094	575.619	637.718	737.895	178	951	1.129	1.336
Porcs	3.170	633	3.803	5.738	3.170	496	3.666	5.672
Mulets	4.231	10.528	14.759	12.005	236	281	517	445
Chevaux	12.277	19.727	32.004	28.842	251	598	649	688
Anes	48.898	96.626	145.524	133.748	220	333	553	500
Chameaux	16.514	15.880	32.394	29.151	88	80	168	208
Totaux....	611.626	1.722.337	2.333.963	3.009.982	10.725	14.201	24.976	30.382

La première place revient aux *ovins* avec 1.700.000 têtes environ, dont 14.000 aux Européens. Les années de sécheresse, les troupeaux sont sérieusement décimés, par suite de l'insuffisance des pâturages et du manque d'eau. Les statistiques accusent en 1930, une diminution de 35 %. Ces moutons donnent une laine de deuxième qualité nommée « beldia » employée sur place presque en totalité.

Les bovins. — 345.000 têtes, dont 5.000 à peine aux Européens sont plus nombreux dans les Abda et la plaine du Haouz. Il ne saurait, pour le moment tout au moins, être question d'exportation, ce cheptel étant à peine suffisant pour les besoins locaux.

Les chèvres au nombre de 637.000 sont plutôt localisées dans les Rehamna, les Djebilet et en montagne où on les trouve jusqu'aux hautes altitudes.

Il n'est constitué de réserves de fourrage que dans certaines vallées du Haut-Atlas où on pratique une sorte de semi-transhumance. L'été, les troupeaux montent vers les hautes cimes où, jusqu'à une certaine altitude tout au moins, existent des pâturages que certains comparent un peu à la légère, aux alpages. Le Service de l'Elevage s'efforce sans beaucoup de succès d'améliorer les races et l'état du cheptel bovin et ovin, par les croisements, la sélection des géniteurs, la construction d'abris, la création de points d'eau et de réserves de fourrages, et l'enrichissement des pâturages par l'introduction de plantes vivaces comme le rod-grass et le rey-grass.

L'aviculture très pratiquée par les indigènes donne lieu à un important commerce d'exportation d'œufs, monopolisé autrefois par le port de Mazagan, concurrencé sérieusement par Casablanca depuis la mise en service de la voie normale Casablanca-Marrakech. Une partie de ce trafic sera vraisemblablement attirée par Safi, lorsque la construction de la ligne Safi-Ben-Guérir sera achevée. L'apiculture favorisée par l'abondance et la variété des fleurs donne de bons résultats ; les produits sont absorbés par les besoins locaux, excepté 600 Qx environ de cire et 800 Qx de miel qui seraient exportés annuellement (9).

Dans ces régions des Abda et de Marrakech, qu'il s'agisse

(9) DURAND. — *Revue de géographie marocaine*, n° 1, 1927, p. 127.

de cultures, d'arboriculture ou d'élevage, les rendements sont bien inférieurs à ceux que permettraient d'escompter la fertilité du sol ; et la proportion des produits disponibles pour l'exportation est relativement faible. La cause essentielle de la médiocrité des rendements réside dans l'emploi des procédés de cultures rudimentaires des indigènes qui, nous l'avons vu, travaillent la presque totalité des 600.000 hectaresensemencés actuellement dans cet arrière-pays, et qui n'ont fait pour ainsi dire aucun progrès depuis l'occupation française, malgré les conseils que les services techniques leur ont prodigués, ici comme ailleurs.

Cette exemple démontre une fois de plus qu'en matière agricole, dans l'Afrique du Nord, on ne peut obtenir de progrès sérieux que grâce à la colonisation, une colonisation basée, non pas sur les grands domaines, les vastes « latifundia » qui sont ici comme en Europe le prélude de l'absentéisme et de la désertion des campagnes, mais plutôt sur la moyenne et petite propriété implantée par Bugeaud en Algérie.

Cette formule de colonisation serait, au dire de certains, inapplicable dans les régions du Sud, en raison de leurs caractéristiques particulières. Cela n'est nullement démontré. En tout cas, la politique du Protectorat, basée en théorie sur la moyenne colonisation, mais en fait plutôt sur la grande, a été appliquée ici, dans son intégralité. En effet, les 86.000 hectares de terres dont 32.000 hectares de colonisation officielle, possédés fin 1930 par les Européens, se répartissent entre 342 exploitations ; et, si l'on défalque les 50 à 60 lots qui ne comprennent que quelques hectares, la superficie moyenne des autres exploitations est de 300 Ha. environ. Or, la superficie cultivée par les Européens en 1930 est seulement de 11.600 Ha. dans tout l'arrière-pays de Safi, soit 13,5 % des terres qu'ils possèdent, ce qui laisse supposer qu'une grande partie ont été acquises dans un but de spéculation. En outre, un certain nombre de lots officiels ont dû être retirés à leurs titulaires, en particulier dans la région de Marrakech. La petite colonisation aurait pu difficilement donner de plus mauvais résultats.

Ces déboires de la colonisation officielle, que l'on met tantôt sur le compte de l'incompétence technique des attri-

butaires (10), tantôt sur l'équipement insuffisant au point de vue hydraulique, semble due pour une grande part à l'isolement des fermes dans le bled et à l'abus du matériel mécanique onéreux et compliqué, qui oblige le colon à se rendre à la ville voisine pour la moindre réparation. Le groupement des lots de colonisation autour d'un centre d'artisanat analogue au village algérien serait de nature à éviter ces déboires. Quoiqu'il en soit, l'avenir agricole de cette région reste subordonné à l'intensification de l'irrigation et à l'introduction de cultures riches qui supposent le peuplement européen.

La question d'irrigation est fort heureusement entrée en période de réalisation depuis peu. Un barrage haut de 42 m. pour une retenue d'environ 25.000.000 m³, actuellement en construction sur l'oued N'Fis, va permettre l'irrigation de 20.000 ha ; et il est question de construire deux autres barrages, l'un sur l'oued Teçaout évalué à 40 millions de francs et l'autre sur l'oued Akdar (60 millions) qui permettraient d'irriguer dans la région d'El-Kelaa, près de 40.000 hectares.

D'après certains techniciens avertis, on n'aurait pas à craindre que la nappe phréatique de cette éponge géologique qu'est le Haouz, baisse du fait de la captation des eaux au débouché de la montagne, étant donné que cette nappe est alimentée par les infiltrations des cours d'eau de montagne, infiltrations qui se produiraient bien en amont de l'emplacement choisi pour les barrages. On pourrait aussi, d'après M. MARTIN, développer le système des réthara utilisées de temps immémoriaux par les indigènes, en le perfectionnant et en employant des matériaux durables. Le litre seconde ainsi obtenu reviendrait seulement à 5.500 francs (11). D'autres préconisent, avec juste raison, le reboisement des montagnes afin de diminuer la quantité d'eau perdue par évaporation. Il a été reconnu, en effet, que le N'Fis, l'affluent le plus abondant du Tensift, qui donne 800 m³ seconde au moment des crues, ne véhicule

(10) R. HOFFHERR. — *Economie marocaine*, p. 132-133.

(11) M. MARTIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées. — « La question hydraulique des Ponts et Chaussées ». — *Revue de géographie marocaine*, n° 1, année 1927, p. 70.

que 25 % du volume des précipitations de son bassin ; le reste s'infiltre ou s'évapore (12).

Au sujet des cultures riches à préconiser, les recherches n'ont guère abouti à des résultats concluants que pour la vigne, la betterave sucrière, le coton et l'arboriculture. Or, il n'y a peut-être pas un intérêt très grand à encourager la culture de la vigne dans cette région excentrique qui peut difficilement envisager l'exportation du raisin de table. La culture de la betterave sucrière, tout en donnant des rendements moindres que dans le Nord serait intéressante, mais elle ne saurait être confiée à des indigènes. Celle du coton peut être pratiquée dans le Haouz, en particulier à El-Kelaa et dans les alluvions fines du N'Fis. La culture des primeurs, défavorisée par les froides nuits de mars et d'avril n'est pas à encourager ici ; et, en raison de l'éloignement du débouché maritime, les produits maraîchers arriveraient, en outre, sur les marchés mondiaux grevés de frais de transports très élevés. Enfin, si les Abda doivent rester la terre des céréales et de l'élevage, la région de Marrakech est surtout éminemment propre au développement de l'arboriculture. et pourra peut-être, un jour, être comparée à quelque province de Californie. Mais la réalisation de toutes ces belles perspectives reste subordonnée à la question du peuplement européen. Fort heureusement, si ce problème présente quelques difficultés dans certaines zones surpeuplées, il n'est cependant pas insoluble. Les terres maghzen — 280.000 ha dans la région de Marrakech, 50.000 dans les Abda — auxquelles s'ajoutent les terrains Guich et les terres collectives, doivent permettre d'amorcer sérieusement la colonisation peuplante. Selon M. MARTIN, « les terres maghzen ou collectives pouvant être irriguées, existent en quantité suffisante » et on peut espérer « créer dans la région de Marrakech des périmètres importants pour la colonisation, d'autant plus qu'il est tout à fait possible que la nappe phréatique se montre plus abondante ou que l'on puisse exploiter à des prix acceptables, les nappes plus profondes » (13).

(12) M. MARTIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées. — « La question hydraulique des Ponts et Chaussées ». — *Revue de géographie marocaine*, n° 1, année 1927, p. 53.

(13) M. MARTIN. — *Revue de géographie marocaine*, n° 1, année 1927, p. 72.

V. — LES PRODUITS DU SOUS-SOL

La richesse minière de la région de Marrakech, et celle du Sud du Maroc en général, semble avoir été singulièrement exagérée en raison de la réclame intempestive faite par les Allemands, spécialement par les frères Manesman qui visaient un but politique bien plus qu'économique. Néanmoins, et bien que sa reconnaissance soit loin d'être achevée, il est établi que l'Atlas et différentes autres contrées de l'arrière-pays de Safi renferment des gisements métallifères. On trouve du plomb, du zinc dans le Djebilet et dans le massif Ouichiden à proximité de Tizi-N'Oulaoum dont l'exploitation a été préparée et étudiée par la Société de Goundafa ; ce gisement est situé à 8 km. de la route de Marrakech à Taroudant et à 120 km. de Marrakech.

Il y a du plomb dans l'Erdouz et dans les Rehamna, du molybdène à Azzegour dans le Grand Atlas à 60 km. de Marrakech ; de beaux gisements de manganèse dont la teneur serait de 60 à 62 % (14) ont été reconnus sur le versant Sud du Grand Atlas central à Imini près de Ouarzazat et non loin du Telouët, du cobalt à Bou-Azer (15). Du cuivre est signalé à plusieurs endroits, notamment près du lac de Zima ; des traces de houille seraient signalées dans les schistes carbonifères des hautes vallées de l'Atlas où l'on trouve la flore de Culm (caractéristique de la houille) déjà découverte par M. GENTIL à son retour du Siroua. D'importants gisements de gypse ont été découverts en différents points, notamment dans la vallée du Rheraïa ; certains mis en exploitation donnent du plâtre très renommé à Marrakech ; des salines nombreuses existent dans différentes vallées.

De tous les gisements actuellement reconnus, celui qui présente la plus grande source de richesse et qui aura dans un avenir prochain une répercussion considérable sur le tonnage des exportations du port de Safi est le gisement phosphatier du Gantour.

A cheval à la fois sur les régions de Marrakech et de Safi, il s'étend sur une longueur de 130 km. environ, orienté sensiblement E.-O., au Nord de la route de Marrakech-Safi. Les phosphates reposent sur des schistes

(14) J. CÉLÉRIER et Marc DE MAZIÈRE. — *Revue de géographie marocaine*, décembre 1930, p. 170.

(15) R. HOFFHERR. — *L'Economie marocaine*, p. 179.

anciens, terrains métamorphiques vers Ben-Guérir, terrains salifères triasiques vers le lac Zima. Ces gisements sont d'une très grande richesse et d'une extraction facile. L'exploitation de ce gisement se traduira pour Safi par une progression très rapide de son mouvement maritime et commercial, comme cela a eu lieu à Casablanca.

La teneur de ce phosphate de 68 % en moyenne, quoiqu'un peu plus faible que celle du gisement de Kourigha, est très bonne, et de plus, elle est très recherchée par certains acheteurs qui la préfèrent aux très hautes teneurs. Dans un but d'économie de transport et aussi pour éviter toute confusion possible, l'Office Chérifien des Phosphates a décidé d'effectuer l'exportation de chaque bassin par des ports différents. Casablanca aura l'exclusivité des exportations du gisement du Nord, et à Safi reviendra en entier l'exportation des phosphates du Gantour. L'exportation des phosphates de Louis GENTIL par Casablanca distant de 240 km. (16) préconisée par les représentants de cette ville aurait grevé inutilement l'exploitation de 15 à 20 frs par tonne. La distance moyenne du port de Safi à ce gisement est à peine de 90 km., alors que celui de Kourigha est à 140 km. de Casablanca, celui de Gafsa à 300 km. de Sousse et celui du Djebel Onk à 356 km. de Bône (17).

Ce précieux avantage permettra d'économiser près de 40 % du prix de transport payé pour les phosphates de Kourigha, et l'exploitation de la ligne sera d'autant plus économique que la voie descend d'une façon continue jusqu'à la mer. Ces phosphates pourront donc être livrés au commerce dans d'excellentes conditions ; et il est à présumer qu'ils jouiront dès le début, d'un grand succès sur le marché mondial.

Le centre d'exploitation est actuellement en cours d'installation au lieu dit « Louis-Gentil » sur la ligne de chemin de fer à voie normale de Safi à Ben-Guerir. Cette ligne sera aussi utilisée pour les marchandises en provenance et à destination de la région de Marrakech.

Malgré toutes ces belles perspectives d'avenir, dont certaines fort heureusement sont de réalisation prochaine, le port de Safi manipule encore un tonnage relativement modeste, très irrégulier, et où les exportations tiennent de

16) Rapport de M. LE NABEC sur l'emprunt 1932-37.

(17) R. CHAPUS. — *L'exploitation des phosphates au Maroc*, p. 100.

beaucoup la première place, bien qu'elles soient soumises aux caprices de cet élément indiscipliné qu'est la « pluvio-métrie ».

SECTION II

Le Peuplement - Les Industries - Les Courants Commerciaux

I. — LE PEUPLEMENT

L'arrière-pays de Safi compte au recensement de 1931 . 1.896.000 habitants, soit 36,43 % de la population du Maroc français. La région de Marrakech englobe à elle seule 1.652.000 habitants (y compris les populations insoumises); et celle des Abda-Ahmar 244.000 habitants. Au point de vue ethnographique, la population de cet arrière-pays se répartit comme suit : Européens et non Marocains 15.085, dont 8.845 Français civils ; Musulmans 1.835.135 ; Israélites 45.780. Aussi bien dans les Abda que dans la région de Marrakech, la population marocaine est essentiellement rurale. Au dernier recensement, en effet, on compte 1.624.000 ruraux (85 %). Mais il n'y aurait que 775 Européens ruraux seulement, soit 1 Européen pour 2.095 Indigènes.

La répartition de cette population est très inégale, on peut dire qu'elle est surtout en rapport avec l'abondance de l'eau. Sa densité peu élevée dans les Abda (33 habitants au km²) est très faible dans les terrains « Bour » du N.-O. du Haouz, dans les Djebilet et dans les Rehamna ; elle est, au contraire, très forte dans toute la zone irriguée autour de Marrakech où elle dépasserait 160 habitants au kilomètre carré, densité qui est une des plus fortes de l'Afrique du Nord. Quoique nous soyons très loin du chiffre de 3.000.000 indiqué par certains géographes comme représentant sa population, la région de Marrakech n'en est pas moins et de beaucoup, la plus peuplée du Maroc.

Comme il est naturel, cette population est d'autant plus fixée au sol que la contrée est plus riche ; sédentaire dans

la zone irriguée et dans les Abda, il n'y a de nomadisme nulle part. A peine existe-t-il un semi-nomadisme dans les pays d'élevage, Ahmar, Rehamna, Djebilet, Chichaoua et la partie N.-O. du Haouz. « Même dans la zone des terres de parcours, les douars s'entourent de potagers » (1). En dehors des centres échelonnés le long de la montagne — dont nous parlerons plus loin à l'étude des courants commerciaux — la population urbaine est presque entièrement concentrée à Marrakech et à Safi.

Marrakech première ville du Maroc compte 195.100 habitants, répartis de la façon suivante : Européens 8.780 dont 5.300 Français civils ; Musulmans 161.720 ; Israélites 21.600. Sur le recensement de 1926, l'accroissement est de 80 % pour la population française, et 30 % pour la population globale. La valeur approximative des constructions édifiées à Marrakech au cours des années 1927 à 1931 s'élève à la somme de 74 millions.

A Safi, au contraire, la population a dans son ensemble baissé de 700 habitants. Elle ne compte que 26.200 habitants qui se répartissent entre : Européens 1.660 (1.060 Français civils) ; Musulmans 21.250 ; Israélites 3.290.

II. — L'INDUSTRIE

A part l'industrie domestique qui, destinée à faire face aux besoins familiaux, ne diffère pas de celle des autres régions, toute l'activité industrielle se concentre à Safi — que nous étudierons dans la fonction industrielle du port — et à Marrakech ville où fleurissent les travaux d'art indigène. Les artisans de Marrakech excellent notamment dans le travail du cuivre (samovars, poignards, plateaux, etc...) et du cuir (selles, coussins, sacs, portefeuilles, babouches, etc...) ; les broderies de Marrakech, sans égaler celles de Fès ou de Rabat, sont également réputées, et ses tapis très recherchés. On y fabrique aussi des meubles indigènes en cèdre ou en thuya, des poteries, des cordages avec le chanvre des Mesfious. D'importantes tanneries absorbent presque toutes les peaux de la région. Des huileries indigènes travaillent encore selon les procédés antiques des Romains.

(1) G. HARDY et J. CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 131.

L'industrie européenne en voie de développement compte, d'après les dernières statistiques, 84 établissements employant 1.350 ouvriers. Il y a notamment des minoteries, des huileries modernes, une savonnerie, des confitureries, des pulperies et des fabriques de meubles. La fièvre des constructions urbaines a amené la création d'industries du bâtiment : briqueteries, fabriques de carreaux, de chaux, menuiseries, etc... Les nombreux services de transports qui sillonnent dans tous les sens, les routes et pistes aboutissant à Marrakech ont nécessité l'installation de nombreux ateliers de réparation d'automobiles.

Mais toutes ces industries travaillent en général pour la satisfaction des besoins locaux ; seuls les articles indigènes, très goûtés des touristes, sont l'objet d'un certain commerce d'exportation difficilement contrôlable.

III. — COURANTS COMMERCIAUX : MARRAKECH, CENTRE D'ATTRACTION

L'état primitif des populations indigènes réduit les transactions aux quelques articles ou produits de première nécessité. Elles se procurent ces articles dans les souks hebdomadaires de leur tribu ou des tribus voisines, où s'effectuent en même temps les échanges de produits entre des zones différentes. A la limite de chaque grande zone de production, ces marchés locaux prennent une importance toute particulière qui se dégage nettement de celle des souks de tribus ; ainsi, tout le long de la chaîne de de l'Atlas, en bordure du Dir, se trouvent échelonnés plusieurs de ces marchés situés pour la plupart au débouché des vallées. L'importance de la vallée conditionne en quelque sorte celle du marché. En partant de l'Ouest, on trouve Imin Tanout dans les M'Touga, au débouché de la montagne sur la route de Marrakech à Agadir. Amismiz (4.500 habitants) dont 80 Européens et près d'un millier d'Israélites, au bord d'un affluent de l'O. N'Fis, au milieu d'une splendide olivette, est un lieu d'échange important, il jouit d'un certain renom pour ses poteries, ses raisins, ses amandes et tend à devenir un lieu d'excursions. A Tahanout dans la vallée du Rheraïa, sur la route de Marrakech à Téraoudant par le Tizi-N'Test et le Goundafa

passé tout le trafic du Sous supérieur dont Marrakech est le centre l'attraction ; au-dessus de Tahanout se trouvent les points touristiques d'Asni où l'on s'efforce de faire une station estivale, et le cirque d'Arround dont une multitude de petits villages à 2.000 m. d'altitude forme sur tout le parcours de verdoyants gradins. En bordure de la fertile région des Zemran sur l'O. R'Dat, Sidi-Rehal, marché très important occupe sur la route du Tizi-N'Telouet ou plus exactement du col de N'Tichka une situation de premier ordre. C'est, en effet, par cette voie du Telouet que passent les échanges entre Marrakech, le Draa moyen et supérieur, le Dadès et les plateaux compris entre le Draa et le Tafilalet. Cette partie de la zone pré-saharienne dont on a certainement exagéré de beaucoup l'importance peut néanmoins compter de 120 à 130.000 habitants en y comprenant tous les ksouriens et les nomades du désert évalués approximativement à 10.000.

La plus grande partie du commerce du Tafilalet prend la direction du Nord et, par la route de Mideit-Meknès, aboutit en définitive à Port-Lyautey, tandis qu'une autre partie se dirige vers les ports de l'Algérie ; le tonnage des marchandises qui circulent sur la route de Telouet — évalué seulement en considération de l'encombrement de la route par les caravanes de chameaux et de mulets, dont il faudrait plusieurs milliers pour assurer le chargement d'un train — est loin d'être aussi important qu'on l'avait cru au premier abord. Toute la zone pré-saharienne est essentiellement pauvre, en voie de dépeuplement. Elle vient acheter sur les marchés de la plaine son complément de céréales et quelques objets importés. Elle ne fournit guère à l'exportation que des cuirs dit de « filali », tannés sur place avec du tacaout, produit réputé.

Cette route du Telouet a été complètement abandonnée par les caravanes de Tombouctou et du Niger qui, depuis l'équipement économique de l'Afrique Occidentale Française, prennent la direction de Dakar.

Demnat à 900 m. d'altitude à l'extrémité du Haouz, au milieu d'une région extrêmement fertile, ancienne citadelle construite par Moulay Ismaël compte 4.300 habitants dont 1.800 Israélites. Cette ville située entre le Teçaout et son affluent l'Akhdar est au carrefour de plusieurs pistes

qui la mettent en relation, d'une part avec la plaine et d'autre part avec les hautes vallées de l'Atlas : le Daddès, le Todra et le Draa supérieur, pistes dont la praticabilité est en quelque sorte rendue plus facile par un affaissement de la ligne de faite suivant la latitude de cette ville. Aussi, son souk est-il un des plus importants de la région de Marrakech. L'industrie du tannage des peaux y est assez prospère et on y fabrique des babouches. Les terres environnantes, d'une fertilité remarquable se prêtent non seulement à l'arboriculture déjà très développée, mais aussi à la culture des légumes. Il y a tout lieu de supposer que Demnat deviendra rapidement une ville secondaire et un marché de quelque importance.

Enfin El-Kelaa située au seuil qui fait communiquer la dépression du Haouz avec la plaine du Tadla, au centre d'une région fertile qui sera un jour irriguée par les barrages projetés sur l'Akhdar et sur le Teçaout, nous paraît susceptible de jouer un rôle important, et deviendra peut-être un lieu de bifurcation sur la voie impériale Meknès-Marrakech. Il est déjà question de la relier par une route à Ben-Guérir, future tête de ligne du chemin de fer Safi-Louis-Gentil - Ben-Guérir.

Tous ces marchés périodiques ou permanents, petits entrepôts secondaires, malgré leur rôle grandissant, ne sont encore que des relais sur les routes, ou pistes de l'Atlas qui presque toutes aboutissent à un centre unique : Marrakech.

Marrakech, pôle d'attraction économique

Marrakech, la reine du Sud, fondée en l'an 454 de l'Egire (1063 de l'ère chrétienne) par Youssef ben Tachfin, chef des Almoravides, repeuplée par les Berbères montagnards, qui compta jadis d'après certains historiens arabes de 5 à 600.000 habitants, est aujourd'hui encore avec ses 195.000 habitants la ville la plus peuplée du Maroc, et s'augmente journellement de 20.000 hôtes de passage.

Marrakech, toute entière tournée vers la montagne et vers le Sahara, est à la tête non seulement des grandes routes ou pistes qui utilisent les cols les plus fréquentés de l'Atlas (Tizi-N'Maachou, Tizi-N'Test, Tizi-N'Telouet, Tizi-

N'Tichka), mais aussi au point de vue de départ de celles qui la relient aux ports de l'Océan Atlantique : Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador et Agadir qui se disputent son trafic. Elle apparaît ainsi comme le centre d'une immense toile d'araignée. C'est là qu'aboutissent tous les produits du Haouz, des vallées de l'Atlas, du Sous supérieur et de la zone pré-saharienne (céréales, légumes, fruits de toutes sortes, condiments, matières tannantes, plantes à parfums, bois, minerais, etc...), ainsi que les objets manufacturés importés d'Europe que les indigènes trouvent en échange de leurs produits.

Son rayonnement économique est considérable, son commerce aux importations, d'après une étude de M. DE PÉRIGNY approchait, en 1919, celui de Fès et le dépassait de beaucoup pour les exportations. On peut donc dire sans exagérer que cette ville est un vrai pôle d'attraction de tout le Sud du Maroc. Sa situation au pied de la chaîne neigeuse de l'Atlas lui promet en outre un brillant avenir touristique.

IV. — LES IMPORTATIONS

Leur courbe est sensiblement influencée par celle des exportations, mais leurs variations sont cependant beaucoup moins fortes ; elles oscillent généralement entre 20.000 et 30.000 t. et comprennent surtout des denrées coloniales, des matériaux de construction, des articles indigènes et, dans une faible proportion des produits chimiques et des ouvrages en métaux et en bois destinés à l'équipement économique. En 1929, leur tonnage était de 26.679 t. d'une valeur de 39.441.000 francs.

Le sucre, avec ses 9.798 t. (22.300.555 frs) importées en totalité de la France, représente à lui seul 37 % du tonnage des entrées et plus de 56 % de leur valeur. Une bonne partie est dirigée sur Marrakech ou vendue dans les souks de l'arrière-pays. Cet élément des importations varie généralement peu d'une année à l'autre, le sucre étant considéré comme un aliment de base pour les indigènes. Comme autres denrées coloniales, on trouve le thé (19 t.) le riz (25 tonnes).

Les matériaux de construction occupent une place tout aussi importante. En poids, ils représentent plus de 40 %

des importations et comprennent notamment de 10.000 à 11.000 t. de ciment, venant 85 % de France et 12 % de Belgique ; 4 à 500 t. de chaux dont 80 % importés de Belgique et 20 % de la Métropole ; 580 t. de métaux (fers en barre, laminés, tôles) dont 77 % venant de France, le reste d'Allemagne et de Belgique. Les importations de houille (2.370 t.) proviennent presque entièrement d'Angleterre. Les huiles comestibles, minérales et de graissage (350 t.) viennent aussi de l'étranger. Toutes ces marchandises pondéreuses sont généralement consommées sur place ou dans l'interland immédiat de Safi. La mise en service du chemin de fer Safi - Ben-Guérir - Marrakech doit normalement provoquer un accroissement de leur tonnage.

Les produits chimiques (69 t.), les savons (81 t.) et les bougies (238 t.) représentent un tonnage relativement modeste eu égard à l'importance de la population de cet arrière-pays.

Les tissus ne figurent que pour 153 t. d'une valeur de 4.493.000 frs dont 98 % proviennent de l'étranger, surtout d'Angleterre qui a presque monopolisé le commerce des tissus de coton. Marrakech reçoit également des tissus de Casablanca et des autres ports du Sud. A l'encontre de ce qui a lieu dans le Nord du Maroc, le Sud ne consomme que très peu de tissus de laine, et n'importe pour ainsi dire que des tissus de coton blanchis ou teints et des cotonnades.

Les ouvrages en métaux et en bois : machines, outils, pièces détachées et articles d'équipement économique figurent seulement pour 1.000 à 1.100 t. environ d'une valeur de 1.806.000 frs dont 97 % importés de France.

En résumé, le port de Safi apparaît comme un excellent client de la Métropole d'où il reçoit 79 % de ses importations — ce qui est plutôt réconfortant étant donnée que dans cette région l'empreinte étrangère était autrefois particulièrement forte. — La légende qui veut que nous ne colonisions que pour permettre aux commerçants et industriels étrangers de faire leurs affaires, s'avère donc fausse ici. Mais ceci ne doit pas nous faire perdre de vue — bien que le tonnage des entrées de Safi se soit à peu près uniformément développé depuis la guerre jusqu'à ces dernières années de crise — que le trafic de ce port n'est nulle-

ment en rapport avec l'étendue et la population de son vaste hinterland.

Les chiffres plus que modestes que représentent aux entrées, les articles d'outillage économique, les tissus et les objets de luxe sont aussi un indice certain de l'état de stagnation de la colonisation et du peu d'évolution du milieu indigène dans ces régions. La même constatation peut être faite pour les autres ports du Sud. C'est la preuve évidente que la population indigène du Sud continue tout comme avant l'occupation française, à vivre repliée sur elle-même, limitant ses achats à quelques denrées coloniales, sucre, thé, huiles et à quelques cotonnades. Les objets de luxe sont inconnus des indigènes. Les grands chefs même, installés dans leur forteresse au milieu d'une multitude de serviteurs et qui mènent une vie identique à celle de nos seigneurs du Moyen Age, limitent leur ambition à l'automobile. Les objets d'ameublement et tout ce qui pour les Européens est l'indice d'une certaine aisance, les laissent totalement indifférents.

Ces conditions de vie, si elles sont peu favorables au développement de la fonction régionale d'un port, le sont encore bien moins à celui de la fonction industrielle que nous allons examiner.

Etat comparitif
des principales marchandises importées
en 1929, 1930 et 1931

Etat comparatif des principales marchandises

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		de France 1929	de l'Etranger 1929	Totaux en 1927
Farines, semoules	Tonne	333	»	333
Riz	Id.	25	»	25
Fruits, arachides	Id.	195	»	195
Sucre	Id.	9.798	»	9.798
Thé	Id.	19	»	19
Huiles comestibles	Id.	5	85	90
Boissons	Hectolitre	561	48	609
Bois	Tonne	309	289	598
Chaux et ciments	Id.	8.627	1.913	10.540
Houille	Id.	182	2.187	2.369
Huiles combustibles et de graissage....	Id.	10	343	353
Métaux	Id.	444	128	572
Produits chimiques	Id.	27	42	69
Savons	Id.	81	»	81
Bougies	Id.	28	210	238
Gobeletterie	Id.	21	8	29
Tissus, fils et vêtements.....	Id.	4	149	153
Toiles d'emballages et sacs.....	Id.	29	41	70
Ouvrages en métaux	Id.	886	20	906
Ouvrages en bois et en matières diverses	Id.	112	38	150

apportées en 1929, 1930 et 1931

Importées		Valeur des importations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		Venant de France 1929	Venant de l'Etranger 1929	Totaux en 1929	Totaux correspondants en	
1930	1931				1930	1931
8	9	580	»	580	17	16
9	25	42	»	42	12	30
73	158	600	»	600	205	304
7.292	8.481	22.300	»	22.300	11.251	13.370
1	41	371	»	371	8	159
47	36	27	399	426	218	433
415	366	206	21	227	170	191
524	285	180	499	379	388	402
11.086	2.542	1.741	393	2.134	2.193	444
1.398	2.283	38	433	491	289	473
223	331	22	248	270	163	212
291	506	386	208	594	310	287
27	254	42	33	75	52	63
30	10	271	»	271	102	31
171	249	146	1.189	1.335	900	1.036
34	15	75	33	108	117	54
71	14	86	4.407	4.493	1.887	402
65	24	139	195	334	255	120
466	318	1.628	178	1.806	2.790	1.125
137	81	140	146	286	502	322

Etat comparatif des principales marchandises

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		à destination de		Total en 1929
		la France 1929	l'Etranger 1929	
Laine en suint lavée et déchets....	Tonne	23	19	
Oufs de volailles.....	Id.	»	103	103
Poisson frais, sec, salé, mariné ou à l'huile	Id.	16	23	
Blé tendre	Id.	7.011	»	7.011
Blé dur	Id.	3.892	218	4.110
Maïs	Id.	11.520	1.782	13.302
Orge	Id.	3.264	43.544	46.808
Avoine	Id.	38	»	38
Légumes secs, fèves.....	Id.	324	2.194	2.518
Pois chiches	Id.	613	481	1.094
Alpiste	Id.	77	454	531
Graines oléagineuses, lin.....	Id.	65	79	144
Gomme arabique	Kilogramme	1.600	1.379	3.000
Cumin	Tonne	168	102	270
Fenugrec	Id.	13	225	238
Son	Id.	1.298	»	1.298
Poteries du pays	Kilogramme	2.700	1.200	3.900

exportées en 1929, 1930 et 1931

exportées		Valeur des exportations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		à destination de		Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	la France 1929	l'Etranger 1929	1929	1930	1931
16	10	355	193	548	82	43
56	6	»	963	963	462	39
167	267	118	89	207	918	675
»	15.072	9.661	»	9.661	»	21.308
476	3.382	5.519	329	5.848	647	3.821
740	1.738	11.376	1.540	12.916	577	859
1.339	39.102	2.944	37.671	40.615	937	18.124
»	192	27	»	27	»	119
489	168	325	2.380	2.705	439	125
30	»	805	756	1.561	38	»
86	597	161	1.000	1.161	184	664
6	83	145	158	303	15	82
3.777	»	10	8	18	18	»
72	122	966	599	1.565	375	286
4	107	26	390	416	5	95
445	436	1.014	»	1.014	274	200
2.123	8.646	25	10	35	17	55

SECTION III

La Fonction Industrielle

La fonction industrielle du port de Safi est, comme sa fonction commerciale, à l'état embryonnaire. L'activité industrielle de cette cité est encore très limitée, bien que cependant le Safiote soit à la fois intelligent et industriel. L'industrie indigène est assez peu développée. Pourtant ses fabriques de poteries très réputées, de formes gracieuses, se classent immédiatement après celles de Fès. Le Protectorat, soucieux de conserver les arts indigènes dans toute leur pureté, a réuni une collection des plus jolies modèles d'autrefois et encourage les artisans indigènes, les « maa-lem », à reprendre les belles traditions de jadis. L'industrie des tapis a été rénovée en partant des mêmes principes sous la direction d'une maîtresse française qui dirige les fillettes musulmanes. On fabrique également des tables arabes et quelques autres articles à l'usage des indigènes. Jusqu'à ce jour, l'exportation ne porte guère que sur les poteries et les tapis.

Les industries européennes qui font depuis quelques années leur apparition comptent 40 établissements employant 1.545 ouvriers et portent notamment sur : les matériaux de construction, fabriques de chaux, briqueteries ; trois fabriques de plâtre employant plus de 150 ouvriers exploitent les belles carrières de gypse des environs de la ville et produisent 2.000 t. par mois.

On trouve aussi des ateliers mécaniques, des ateliers de réparations, des carrosseries occupées à la remise en état des nombreux véhicules qui ont l'exclusivité des transports dans toute la région des Abda-Ahmar et entre Safi et Marrakech. Contrairement à ce qu'on pourrait supposer dans ce port qui est le débouché d'un hinterland essentiellement agricole, il n'existe pas d'industrie moderne de transformation des produits agricoles. Mais l'industrie qui est de beaucoup la plus active, et qui paraît offrir les plus belles perspectives d'avenir est celle de la pêche.

Industrie de la pêche. — Le port de Safi occupe au Maroc une belle place pour la pêche. Tous ses parages sont excessivement riches en poissons. Son quartier de pêche dispose actuellement d'un matériel et d'un personnel importants : c'est le premier port en allant vers le Sud, où l'on trouve des pêcheurs européens mêlés à la population indigène. Il emploie 305 pêcheurs dont 262 Indigènes et 43 Européens, qui montent 9 bateaux à moteurs dont 7 sardiniers, 2 palangriers et ligneurs et 79 bateaux à voiles ou à rames. Il y a encore 35 pêcheurs à pieds.

Ce matériel et ce personnel sont répartis entre trois centres : celui de Souïra-Chedima près de l'embouchure du Tensift compte six barques, celui du Cap Cantin une dizaine et enfin celui de Safi de beaucoup le plus important et où les deux autres envoient le produit de leur pêche.

Le poids du poisson débarqué annuellement à Safi varie généralement de 650.000 à 900.000 kg. et sa valeur approche ou dépasse sensiblement un million de francs. La sardine représente à elle seule 50 % du poids de la pêche ; viennent ensuite le tassargal 25 % ; le pageot et le pironneau 9 %. Une partie de ce poisson est expédiée sur Marrakech, 168.000 kg. en 1929, et il y a lieu de prévoir que les expéditions sur cette ville s'accroîtront rapidement dès sa liaison ferroviaire avec Safi, son port naturel. Tout le reste de la production est absorbé par les besoins locaux et par les deux usines de conserves qui s'y sont installées et qui utilisent de préférence les sardines abondantes dans ces parages.

Les chalutiers nombreux qui pêchent au large toucheront le port de Safi dès que les travaux en cours seront suffisamment avancés et qu'ils seront assurés de pouvoirs s'y ravitailler en combustible, aliments et glace. Il serait particulièrement intéressant d'y construire comme à Fédhala, en plus d'une fabrique de glace, une usine frigorifique pour leur permettre d'y déposer leur pêche. D'ailleurs une partie du chargement de ces chalutiers pourra être utilisée par les usines de conserves qui paraissent assurées d'avoir des débouchés pour la vente de leurs produits en Espagne et en Afrique Occidentale.

L'utilisation des sous-produits de la pêche va provoquer l'installation d'usines de fabrication d'engrais qui se dou-

bleront probablement un jour, d'usines de super-phosphates. Les usines d'engrais auraient un premier débit assuré dans les régions des Abda et surtout de Marrakech où l'abus des irrigations appauvrit considérablement les terres.

La création d'autres industries sera peut-être encore encouragée par l'afflux possible de houille et de certaines matières premières que les cargos venant charger des phosphates pourront apporter à bon compte à Safi pour ne pas circuler à vide. Enfin, le prix relativement bas des terrains urbains et suburbains est un élément non négligeable pour les installations industrielles.

CONCLUSION

La détestable réputation dont souffrait, il y a peu de temps encore la rade de Safi, devra désormais être reléguée définitivement au rang des légendes. D'ores et déjà, sa léthargie hivernale a pris fin. Par tout temps et en toutes saisons, les bateaux d'un tonnage moyen sont chargés et déchargés à l'abri de la grande jetée dont les travaux se poursuivent activement. La réalisation des projets en cours permettra bientôt aux plus grands cargos et aux navires de grand tirant d'eau, de trouver là un abri sûr et d'y effectuer rapidement leurs opérations.

Le môle des phosphates, actuellement en construction, va être doté, comme celui de Casablanca, d'appareils devant assurer un chargement rapide du minerai et de magasins où une réserve importante sera abritée et maintenue mécaniquement, réserve qui constituera une source sûre et inépuisable de fret de retour aux bateaux. Cette garantie de fret de retour incitera un plus grand nombre de navires de diverses nationalités à toucher ce port, comme cela s'est produit à Casablanca où les 1.603.103 t. livrées en 1930, se répartissent entre plus de vingt nations. Elle est aussi de nature à provoquer une sérieuse réduction du taux du fret à l'importation et d'attirer vers le port de Safi bon nombre de marchandises ou de produits destinés aux régions du Sud, qui arrivaient jusqu'alors au Maroc par d'autres ports et se trouvaient grevés de frais de transports terrestres très élevés avant de parvenir à leur destination définitive. Ainsi, l'accroissement de la fonction régionale du port aura pour conséquence de développer sa fonction commerciale jusqu'à présent très réduite, comme il facilitera également l'accroissement de la fonction industrielle par l'installation probable d'usines de superphosphates, et d'autres industries encouragées par le transport à bon compte des matières premières et de la houille nécessaires à leur activité. La possibilité pour les navires de pouvoir embarquer ou débarquer à quai, rapidement et en toute sécurité leurs marchandises, fera disparaître les surestaries qui renchérisaient lourdement les transports, et provoquera une diminution notable du coût des assu-

rances des marchandises arrivant par voie maritime. De même, l'amélioration de l'outillage des môles et des quais qui devra suivre, sinon précéder l'accroissement du trafic, entraînera une diminution des tarifs actuels d'aconage.

Il est à présumé que le port de Safi, qui fut longtemps traité en parent pauvre par l'Administration des Ponts et Chaussées préoccupée surtout de Casablanca, n'aura qu'à se féliciter d'être confié à l'Office des Phosphates qui a un intérêt évident à le voir prospérer.

Port de pêche important et aux belles perspectives d'avenir, Safi est aussi en voie de devenir, grâce à l'initiative privée, le port des carburants liquides du Sud Marocain. Ces combustibles, qui précédemment débarqués à Casablanca et à Fédhala, arrivaient dans le Sud grevés de transports terrestres très élevés afférents aux 200 à 300 km. parcourus inutilement — conséquence de la politique de concentration extrême pratiquée en matière portuaire — vont pouvoir être livrés dans des conditions bien plus avantageuses pour le plus grand profit de l'économie de ces régions.

L'équipement ferroviaire et hydraulique du Sud sera d'une importance bien plus grande encore. La liaison ferroviaire Safi - Ben-Guérir - Marrakech, facilitera l'évacuation vers l'intérieur des produits d'importation à des tarifs d'autant plus bas que le fret de retour sera assuré sur une grande partie du parcours par les phosphates du Gantour, le gypse et autres minerais, et dans une certaine mesure par les céréales.

Peut-être conviendrait-il d'examiner la construction d'autres voies ferrées dans la région de Marrakech, notamment l'amorce de la voie impériale Marrakech-Meknès, le long de la riche et peuplée zone du Dir.

La construction des barrages, l'utilisation plus rationnelle de la couche phréatique devant assurer l'irrigation de plusieurs dizaines de milliers d'hectares, rendra possible à la fois, les cultures riches et l'amorce de la colonisation peuplante, qui, seule est capable d'appliquer et d'imposer autour d'elle par son exemple, les méthodes culturales susceptibles d'améliorer les rendements dérisoires obtenus actuellement par les indigènes. L'exemple de l'Algérie l'établit suffisamment. La production étant accrue — elle

peut l'être du simple au double — d'importantes quantités de produits agricoles disponibles pour les exportations afflueraient vers Safi.

Il n'est pas non plus excessif de prévoir que Safi où les navires ne s'arrêtaient jadis que s'ils avaient du fret à manipuler, sera un jour un port d'escale et de ravitaillement réputé. Sa situation géographique, dernier havre moderne de l'Afrique du Nord sur la route de Dakar, du Cap et de l'Amérique du Sud, la sécurité de sa rade, la profondeur de ses bassins, l'abondance et la variété du fret disponible en tout temps et la facilité d'y constituer des approvisionnements en houille et en carburants liquides, sont autant d'éléments favorables au développement de cette fonction.

En résumé, l'avenir de ce port paraît certain ; et nous ne doutons pas qu'avant quelques années Safi, débouché naturel d'un hinterland immense et peuplé de près de 2 millions d'habitants, figurera un jour comme Casablanca et Port-Lyautey parmi les principaux ports de l'Afrique.



TITRE DEUXIEME

Les Ports Secondaires

CHAPITRE PREMIER

Le Port de Mazagan

SECTION I

Historique - Physionomie Actuelle

I. — HISTORIQUE

Mazagan s'enorgueillit à juste titre d'avoir été, avant l'établissement du Protectorat Français au Maroc, le premier port de la côte Atlantique. C'est à des conditions naturelles relativement favorables qu'il doit ce privilège. Au large du Cap de Mazagan, existe un épi rocheux qui, sur une longueur de 5 km., présente des fonds de 5 à 10 mètres, et qui, en s'incurvant vers l'Est, abrite le mouillage contre les fortes houles du large; de plus, les alluvions déposées par l'Oum-Er-Rbia, dont l'embouchure est à 15 kilomètres environ au Nord-Est de Mazagan, ont comblé les fonds et repoussé à 10 km. au large l'Isobathe de 20 mètres (1). Par très gros temps, la mer brise partout dans

(1) J. ROUCH. — « Les ports du Maroc ». — *Dépêche de Brest et de l'Ouest* du 30/10/31.

la baie, mais elle est rarement assez mauvaise pour interdire complètement les communications avec le rivage. Cette éventualité n'arrive que 5 ou 6 jours par an, au lieu de 50 à 60 jours dans les autres havres marocains. Une situation nautique aussi favorable attira l'attention des premiers navigateurs qui abordèrent les côtes du Maroc. Connue des Romains, la baie de Mazagan ne fut occupée effectivement qu'à partir du début du xvr^e siècle.

En 1502, l'équipage d'un vaisseau portugais, détaché de la flotte par la tempête, y débarquait. En 1509-1510, à la suite des renseignements fournis par ces marins, le Roi du Portugal décidait de construire dans ce site un solide château-fort qui serait la « *fronteria* » de Mazagan. Ce port devint rapidement le principal établissement des Portugais, et resta le seul point occupé par eux, quand ils durent, en 1541, abandonner Safi et Azemmour. Ils en furent les maîtres pendant plus de deux siècles. Durant cette période, des relations suivies existèrent entre le Portugal et la place de Mazagan. Les Portugais, enfermés dans la citadelle, ne semblent pas avoir cherché à étendre plus loin leurs relations commerciales. Ils étaient, il est vrai, constamment harcelés par les attaques des Marocains. Las de voir leurs efforts rester stériles, et soucieux de se consacrer au développement du Brésil, en 1769, ils abandonnèrent définitivement la forteresse de Mazagan, après avoir emporté ou détruit le matériel. Le port, fermé aussitôt par ordre du Sultan, ne fut rouvert qu'en 1821 à une colonie juive d'Azemmour. Quelques années après, grâce à la tolérance du Maghzen, les Européens vinrent s'y installer. Mais Mazagan ne fut ouvert au commerce étranger qu'en 1882.

Vers la fin du xix^e siècle, des services de navigation commencèrent à le fréquenter régulièrement. La Compagnie Paquet s'y installa la première, bientôt suivie par les compagnies anglaises, espagnoles et allemandes. La sécurité relative de sa rade en faisait le principal port de Marrakech et de tout le Sud marocain, surtout pour les importations; et les pays des Doukkala, qui produisaient déjà d'abondantes récoltes, les expédiaient par Mazagan, ainsi

que des œufs dont la qualité fut vite appréciée sur les marchés européens. Tandis que les bateaux étaient condamnés à rester des semaines au large devant Casablanca, les opérations s'effectuaient ici, en eaux calmes. Il n'existait pourtant, alors, comme point d'accostage pour les barcasses, qu'une petite darse qu'on appelle encore « Darse portugaise », située au pied du mur d'enceinte de la ville et où l'on ne pouvait accoster qu'à marée haute.

Quand la France décida, au début du Protectorat, de créer un grand port au Maroc, les avantages naturels de la baie de Mazagan, la richesse de son arrière-pays, sa situation par rapport à Marrakech, auraient dû décider en sa faveur, si le débarquement des troupes à Casablanca et dans une certaine mesure la spéculation n'avaient fait pencher la balance en faveur de cette dernière rade foraine. On peut, d'après M. J. Rouch, dire sans aucune exagération, et d'ailleurs sans récrimination inutile vers le passé, qu'un port équivalent au port de Casablanca aurait été construit à Mazagan à beaucoup moins de frais, en utilisant la chaussée sous-marine naturelle de 6 à 10 m. de profondeur comme soubassement de la jetée principale (2). Néanmoins, on s'est contenté d'y construire un port à barcasses et à petits caboteurs.

II. — PHYSIONOMIE ACTUELLE

Le port projeté en 1913, commencé en 1914, n'a été terminé qu'en 1924. Il est formé de deux jetées convergentes : la jetée Sud de 600 m. et la jetée Nord de 400 m. de long, laissant entre elles une passe de 40 m. de large et de 1 m. 50 de profondeur à marée basse. L'entrée est protégée de la houle par un épi de 80 m. qui s'amorce à l'extrémité de la grande jetée. A l'abri des jetées se trouvent : un avant-port, une darse rectangulaire pour les opérations à quai des barcasses et l'ancienne darse portugaise.

(2) J. ROUCH. — « Les ports du Maroc, Mazagan ». — *Dépêche de Brest et de l'Ouest* du 30/10/31.



Port de MAZAGAN : Embarquement des céréales. (Cliché Starck)

L'avant-port, de 7 ha, est asséché en partie à marée basse, mais un bassin d'évitage de 150 m. de diamètre offre toujours 1 m. 50 d'eau au minimum. Le long de la digue Sud se trouve un quai de 70 m. avec des fonds de 4 m. 50 dans une souille de 40 m. de large qui permet aux petits caboteurs de 4 m. de tirant d'eau et de 70 à 80 m. de long d'y accoster. Mais on ne peut accéder à ce quai que pendant 2 ou 3 heures par jour. Le long de la jetée Nord existe un poste de pétroliers à la côte — 1,50 à basse mer. La darse rectangulaire de 200 m. de long sur 60 m. de large, creusée aussi à la côte — 1,50 au dessous des plus basses mers, comporte 460 m. de quais et sert aux opérations à quai des barcasses. L'ancienne darse portugaise, approfondie seulement à la côte 0,50, sert au garage des embarcations de pêche et du matériel de servitude en réparations.

Toutefois, la rade, en raison de la sécurité relative qu'elle présente, permet aux cargos et même aux bateaux qui assurent le courrier, mouillés à environ 1.000 m. de la côte, d'accomplir leurs opérations à l'aide de barcasses et

d'allèges qui assurent le transport des marchandises entre les bateaux et le port. Des crédits ont été prévus sur l'emprunt 1932, pour porter les fonds de la passe d'entrée de l'avant-port à — 3 m. par marée basse, et pour uniformiser les fonds de la souille à — 4 m. 50.

Aménagement et outillage du port. — Les quais de débarquement présentent un développement d'environ 600 mètres dont 75 avec des fonds de 4,50 accostables aux caboteurs, et les autres par fonds de 1,50 accostables seulement par les barcasses. Les terre-pleins utilisables présentent une superficie de 7 ha 1/2, sur lesquels ont été construits 6.000 m² de magasins et hangars et une gare maritime du réseau de 0,60 dont les voies sont prolongées le long des quais. Des prises d'eau sont installées sur les quais.

Le matériel flottant comprend 2 remorqueurs de 145 HP et 60 HP, un canot automobile de 40 HP, 22 barcasses de 14 à 40 tonnes, une citerne flottante de 10 tonnes; comme matériel de levage et de manutention, le port dispose de 4 grues de 2 à 15 tonnes et, pour l'embarquement des céréales, d'appareils constitués par des tapis roulants mécaniques. Le port de Mazagan, ainsi outillé, peut faire face à un trafic journalier de 800 à 1.200 tonnes, suffisant en temps normal, mais qu'il y aurait intérêt à pouvoir dépasser au moment de l'exportation des céréales.

L'exploitation du port et l'aconage sont assurés en régie par l'Administration des Travaux publics.

SECTION II

La Fonction Commerciale

La fonction commerciale qui représentait autrefois une part très importante du mouvement du port a été réduite à bien peu de chose depuis que les améliorations successives apportées aux autres ports, notamment à Casablanca, permettent d'y effectuer en tout temps la manipulation des marchandises.

L'avantage de la situation géographique de Mazagan, à peu près au milieu du littoral atlantique marocain, se trouve en quelque sorte annihilé par le voisinage des deux ports, de Casablanca, à 97 km. au Nord et de Safi à 157 kilomètres au Sud, ce dernier étant appelé à devenir le débouché de Marrakech et du Sud.

Néanmoins, la plupart des compagnies maritimes qui desservent les côtes marocaines ont des services qui touchent Mazagan. Elles y viennent parce qu'elles sont assurées de pouvoir y opérer presque toujours normalement, et aussi parce que la région riche et peuplée des Doukkala leur fournit un fret important et assez régulier. Mais la presque totalité des marchandises manipulées dans ce port est destinée à Mazagan même ou à son arrière-pays, ou en provient, et si les navires, — pour la plupart des cargos, — profitent quelquefois de leur séjour pour s'y ravitailler, c'est, pour eux, une opération accessoire; bien rares sont ceux qui s'y rendent dans ce but unique.

I. — RELATIONS MARITIMES

Des services réguliers sont assurés par trois compagnies françaises : la Compagnie Paquet, un service bi-mensuel de cargos mixtes et un service mensuel de cargos; la Compagnie Générale Transatlantique et la Société Anonyme de Gérance et d'Armement, un service mensuel de cargos. et par quatre compagnies étrangères : la J. Power Steamship (anglaise), un service mensuel de cargos; la Bland Line (anglaise), la Tripcovitch (italienne), l'Oldenburg Portugiesche Rhdirai (allemande), une service bi-mensuel de cargos.

Toutes ces compagnies assurent aussi des services réguliers et, lorsqu'il y a du fret disponible, Mazagan est encore touché par les compagnies étrangères suivantes : La Libera Triestina, la Roma de Gênes (italiennes), la Brys et Gislen (allemande) et la Lloyd Svenska (suédoise).

La plupart des compagnies de navigation fréquentant ce port, y ont installé des agences, et les autres y sont représentées.

II. — MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

D'après les statistiques en 1911, Mazagan, fréquenté aux entrées par 231 navires jaugeant 214.000 tx, occupait le 2^e rang des ports du Maroc et venait immédiatement après Casablanca. Son mouvement maritime, après avoir augmenté de 16 % de 1911 à 1923, année où il atteint 253.080 tonneaux avec 331 navires, n'a cessé de diminuer jusqu'en 1926. L'année 1928 (284.500 tx) marque une reprise assez sérieuse, mais de courte durée. Dès l'année suivante, Mazagan, devancé par Port-Lyautey, passe au 3^e rang et, en 1931, son tonnage (225 navires jaugeant 250.600 tx) représente à peine 5,28 % du mouvement général de la navigation des ports de la zone française, au lieu de 17 % en 1911. Son importance relative a donc baissé dans de fortes proportions. Mazagan est surtout délaissé par les navires étrangers. La part du pavillon français qui n'était que de 14 % en 1911 est passée à 74 % en 1923 et à 79 % en 1931. Tandis que les parts des pavillons anglais et espagnols ont diminué considérablement.

III. — MOUVEMENT COMMERCIAL

En 1911, Mazagan occupait, avec ses 50.000 t. de marchandises, le 3^e rang des ports du Maroc, venant après Casablanca et Safi, et son tonnage représentait 18 % du tonnage total des marchandises manipulée dans les ports de la zone française.

*Mouvement commercial de 1911 à 1931. — Tonnage
des marchandises manipulées (entrées et sorties)*

Années	Navires ayant fréquenté le port		Importations (tonnes)	Exportations (tonnes)	Totaux (tonnes)
	Nombre	Tx (J. N.)			
1911	231	212.865	6.755	43.438	50.193
1912	234	215.251	12.250	43.359	55.609
1913	289	287.945	55.000	6.200	61.200
1914	225	237.259	21.342	8.207	29.549
1915	191	198.036	12.651	27.419	40.070
1916	224	236.461	16.301	64.848	81.149
1917	226	272.869	17.287	49.308	66.595
1918	239	191.920	12.461	30.655	43.116
1919	184	228.832	17.097	41.469	58.566
1920	263	219.880	20.576	55.817	76.393
1921	447	421.223	20.545	79.738	100.283
1922	364	302.423	22.885	61.287	84.172
1923	331	253.080	24.213	38.339	62.552
1924	296	249.364	24.830	58.795	83.625
1925	224	200.928	24.931	35.615	60.546
1926	199	170.366	21.233	22.342	43.575
1927	190	179.492	19.785	28.480	48.265
1928	240	251.345	21.652	69.158	90.810
1929	275	284.495	22.000	63.900	85.900
1930	229	272.153	17.100	24.300	41.400
1931	225	251.000	14.000	47.000	61.000

Le tableau du mouvement commercial de 1911 à 1931 montre qu'à part l'accroissement rapide du début de 1911 à 1913 et la chute vertigineuse de 1914, le tonnage des importations varie peu d'une année à l'autre, tandis qu'au contraire les exportations varient dans de très fortes proportions. Ainsi, de 28.480 t. en 1927, elles passent à 69.158 t. en 1928, soit une augmentation de 146 %. Cette différence de régime entre les importations et les exportations est due au fait que les entrées destinées à assurer le ravitaillement de l'arrière-pays en produits de première

nécessité sont peu susceptibles de variations, tandis que les exportations composées en grande partie de céréales augmentent ou diminuent, selon que les récoltes sont bonnes ou mauvaises.

Si, dans l'ensemble, on constate une progression du mouvement commercial de Mazagan, celle-ci est très faible, comparée à celle d'autres ports, et, en 1931, le tonnage des marchandises manipulées (entrées et sorties) dans ce port ne représente plus que 2,44 % du mouvement commercial général des ports de la zone française et il n'occupe plus que le 4^e rang pour les exportations et le 6^e pour les importations. Toutefois, d'après la valeur des marchandises manipulées, il occupe encore le 4^e rang. D'après leur provenance, les importations se répartissent, au point de vue valeur, de la façon suivante : France, 51 % ; Angleterre, 36 % ; Belgique, 1,1/2 %, et divers pays, 11,1/2 %.

En tant que place commerciale, Mazagan conserve une certaine importance, qu'elle doit surtout à son organisation, au nombre et à la valeur de ses courtiers, pour la plupart Israélites, qui drainent vers le port les produits de l'intérieur, notamment les œufs et les amandes.

SECTION III

La Fonction Régionale

La fonction régionale est tellement prépondérante ici, que Mazagan donne l'impression d'être un port à fonction unique. Une autre caractéristique intéressante à signaler est la prédominance des exportations sur les importations ; le tonnage des sorties, toujours supérieur à celui des entrées, représente, les années de bonnes récoltes, les 4/5 du trafic. Exemple : en 1928, sur 90.800 t. manipulées, les exportations s'élèvent à 69.158 t. Le port de Mazagan doit cette particularité à la fertilité de son hinterland auquel il est, cependant, médiocrement relié.

I. — RELATIONS TERRESTRES

Le port est relié par de bonnes routes à Casablanca (97 km.), à Safi (157 km.), à Marrakech (196 km.). Mais, en fait de chemin de fer, il n'existe qu'une voie de 0 m. 60 qui unit Mazagan à Caïd-Tounsi (103 km.) et à Ben-Guérir sur la voie normale Casablanca-Marrakech.

II. — L'ARRIÈRE-PAYS

Mazagan est le débouché naturel de la plaine des Doukkala et d'une partie des Rehamna. La région des Doukkala, d'une superficie de 7.500 km² environ, est, dans son ensemble, d'une grande fertilité. En bordure de la mer se trouve une zone dénommée l'Ouldja, de 3 à 4 km. de large, marécageuse par endroits, constituée par des sables peu propres à la culture des céréales, mais qui se prêtent bien, au contraire, aux cultures maraîchères, en raison de l'abondance des sources et de la faible profondeur de la nappe aquifère. A cette première zone en succède une deuxième large de 20 à 40 km. constituée, dans son ensemble, de sols sableux provenant de la désagrégation de calcaires et de grès assez riches en phosphates, mais elle est entrecoupée de terrains pierreux qui la rendent plus favorable à l'élevage qu'aux cultures. C'est là que les tribus, notamment les Oulad Bou-Aziz font paître leurs troupeaux de bœufs et de moutons. Dans les îlots de terre hamri, qui occupent surtout les bas-fonds, poussent l'orge, le maïs, les fèves et les pois-chiches. La troisième zone, large d'environ 60 km., s'étend de Sidi-Smaïn à M'Tal, au pied du Djebel-Lakhdar. C'est la zone des tirs, terres noires, riches et profondes dont l'épaisseur, en général de 0 m. 50, atteint, par endroits, 4 à 5 mètres, et qui se prêtent merveilleusement à la culture des céréales. Mais, au-dessous des tirs se trouve un sol pierreux, dur, peu propre à la végétation arbustive; c'est ce qui explique la rareté des arbres en Doukkala comme en Chaouia.

La région jouit d'un climat tempéré par les vents de l'Ouest; la moyenne annuelle est de 17 à 18°. Durant une grande partie de l'année, d'abondantes rosées et des brouillards compensent la pluviométrie, peu élevée (300 millimètres) et assez irrégulière. Cette rosée permet la

culture du maïs sans irrigation. En dehors de l'Oum-Er-Rbia, encaissé entre des berges de 150 à 200 m., inutilisé jusqu'à ce jour pour l'irrigation, il n'y a que des oueds sans importance, torrentiels au moment des pluies, et dont le lit se confond souvent, en été, avec les pistes. Les eaux s'infiltrant à travers les terrains perméables jusqu'au substratum imperméable dont elles suivent la pente, s'acheminent ainsi doucement vers la mer et ressortent sous forme de sources dans l'Ouldja. Ainsi se révélerait, selon Goulven, une relation possible entre les aïns (sources) de la côte et les oueds de l'intérieur (1). En dehors de la zone côtière, les seules ressources en eau sont constituées par des puits dont la profondeur, de 15 à 20 m. généralement, atteint, par endroits, 40 à 50 m. et même davantage dans les tirs.

La région des Doukkala, dont le nom serait synonyme de fertilité, et où, d'après un dicton indigène, il suffit de jeter un grain pour qu'il germe, est une des plus belles provinces du Maroc Occidental, que M. Mallet classe, à juste titre, dans la catégorie des colonies à peuplement. Les terres susceptibles d'être cultivées sont entre les mains des indigènes qui y sont très attachés. C'est un obstacle sérieux au développement de la colonisation, aussi n'y a-t-il encore que 192 exploitations dont 117 lots de colonisation officielle, représentant au total 42.627 ha.

Cet arrière-pays, bien que limité en étendue, a des ressources abondantes et variées.

III. — PRODUITS DU SOL

La région des Doukkala est, par excellence, le pays des céréales. Ainsi que le montre le tableau ci-dessous, donnant les superficiesensemencées en 1929, 1930 et 1931, elles couvrent les 90 % des terres livrées à la culture.

(1) GOULVEN. — *Les Doukkala*, p. 13.

Etat des cultures pratiquées dans la région des Doukkala en 1929, 1930 et 1931

Nature des produits	Hectares ensemencés en			Part des européens	Production totale en quintaux			Rendements à l'hectare en		
	1929	1930	1931		1929	1930	1931	1929	1930	1931
Blé dur	62.693	62.933	50.847	2.037	342.327	148.370	260.744	5.4	2.6	5.1
Blé tendre	49.830	44.212	32.630	6.435	303.424	141.996	210.000	6.5	2.5	
Orge	112.495	119.093	124.485	3.653	748.057	490.473	1.394.596	6.6	4.1	11.2
Avoine	1.345	1.238	1.067	1.214	9.422	3.423	9.378	6.8	2.7	8.7
Maïs	102.391	141.464	132.404	2.306	457.041	516.478	325.381	4.4	4.4	2.4
Sorgho	245	84	119	74	711	217	436	2.9	2.5	3.6
Mil	717	296	607	»	1.622	400	4.789	2.3	1.3	2.9
Alpiste	872	939	2.629	62	3.338	1.062	8.249	3.5	1.1	3.1
Fèves	2.871	1.882	720	452	8.444	1.974	2.927	2.8	1.0	4
Lentilles et haricots.	32	62	163	48	406	234	274	4.1	4	2
Pois chiches	2.934	2.277	1.829	269	12.006	2.876	4.289	4.1	1.2	3.3
Petits pois	81	235	114	234	312	358	331	3.9	1.5	2.9
Fenugrec	167	162	321	2	794	439	805	4.8	1.0	2.5
Lin	1.600	996	2.024	78	2.508	838	4.926	4.6	0.8	2.4
Coriandre	83	38	48	»	245	50	50	3.1	1.5	2.7
Cultures maraîchères.	2.838	2.403	3.486	35	»	»	»	»	»	»
Cultures fourragères.	289	1.482	329	1.482	»	»	»	»	»	»
Cultures industrielles	136	175	144	41	»	»	»	»	»	»
Totaux	344.746	349.671	353.323	18.112						

I. — *Céréales, légumineuses et cultures diverses.* —

La première place revient à l'orge avec une superficie de 119.000 Ha. donnant un rendement de 6,6, supérieur à la moyenne obtenue dans le Sud du Maroc, qui, d'après M. Goulven atteindrait, les bonnes années, 12 à l'Ha. dans les tirs ; c'est en général de l'orge escurjeon très estimée des marocains. Selon cet auteur, les orges claires pour brasseries viendraient aussi bien, et il conseille aux colons de s'orienter vers cette culture (2). En année normale Mazagan exporte dans les 150.000 Qx (13 millions de frs) : sur l'Allemagne (72 %), la France (22.5 %), la Belgique (3.5 %) et l'Espagne (2 %). Le deuxième rang revient au maïs qui, avec une superficie de 111.000 Ha. produit 516.000 Qx., soit un rendement de 4,4 non à dédaigner si l'on considère que ce résultat est obtenu sans irrigation et presque sans pluie, grâce aux seules rosées nocturnes. Selon M. Goulven « l'extension de cette culture serait intéressante à envisager dans les Doukkala à cause de la présence de nombreuses poches de tirs et de bas-fonds humides » (3). Les exportations sont de l'ordre de 188.000 Qx (18 millions de frs) dirigées sur : la France (86 %), l'Espagne (11 %) et l'Italie (3 %).

Le blé dur occupe le troisième rang avec 63.000 Ha ; il donne un rendement moyen de 5,4 qui, toujours d'après M. Goulven, les bonnes années, atteindrait 13 dans les tirs, 10 dans les hamri et 7 à 8 dans les rmel (4). Le blé tendre occupe 50.000 Ha et donne 303.000 Qx soit un rendement moyen de 6,5 sensiblement supérieur à celui du blé dur. Particularité intéressante à noter : les 9/10 de la production en blé tendre sont assurés par les indigènes, alors que partout ailleurs, ceux-ci négligent plutôt cette culture. La région fournit aux exportations un tonnage très important de l'ordre de 160.000 Qx de blé tendre (23 millions de frs) et 2.901 Qx de blé dur dirigés en entier sur la Métropole. Le blé, d'après sa valeur, occupe aux sorties le deuxième rang et représente 15 % de celles-ci.

L'alpiste vient bien dans les Doukkala et figure aux exportations pour 2.158.000 frs ; Mazagan occupe le premier rang pour l'exportation de ce produit qui est dirigé sur l'Angleterre (70 %), les Pays-Bas et divers autres pays.

(2) GOULVEN. — *Les Doukkala*, p. 85.

(3) GOULVEN. — *Les Doukkala*, p. 88-89.

(4) GOULVEN. — *Les Doukkala*, p. 86.

La région produit également, mais en quantité beaucoup moindre, de l'avoine, du sorgho, des fèves, des lentilles, du coriandre, du fenugrec et du lin dont la culture intensifiée à un moment donné semble plutôt en déclin. Ces dernières productions ne fournissent aux sorties qu'un faible tonnage. Les cultures maraîchères se cantonnent surtout dans la région de l'Ouldja, entre Azemmour et Oualidia.

Le tableau des rendements à l'hectare que nous donnons éclaire singulièrement les variations énormes des exportations signalées au début, sans qu'il soit nécessaire d'insister longtemps sur cette question. Les rendements obtenus en 1930, année de sécheresse, sont à peine la moitié de ceux de l'année précédente. L'emploi des méthodes de cultures modernes doit permettre de régulariser la production et d'accroître notablement les rendements. Mais bien que les indigènes soient moins réfractaires à toute évolution ici que dans la plupart des autres régions, cela suppose le développement de la colonisation. Les colons, peu nombreux ne cultivent encore que 5 % des terresensemencées.

Le climat tempéré convient admirablement aux Européens, et la question des terres libres, généralement invoquée par l'Administration quand il s'agit d'étendre la colonisation, ne doit pas être insoluble, car en dehors des terres collectives dont une partie pourrait vraisemblablement être allotie, il existe encore dans les Doukkala, plus de 10.000 hectares de terrains Maghzen. Quoiqu'il en soit, il n'est pas excessif d'escompter que malgré la faible pluviométrie, une exploitation rationnelle des terres arables de la région pourrait assurer des rendements moyens de 9 à 10 à l'Ha. ce qui rendrait disponibles pour les exportations environ 1.500.000 Qx de céréales, tonnage triple de celui des années normales actuelles.

La question hydraulique, selon des avis autorisés, pourrait aussi être résolue, bien que la nappe aquifère paraisse généralement assez profonde.

2. *L'arboriculture.* — L'arboriculture est peu développée dans l'arrière-pays de Mazagan en raison du sous-sol dur qui se trouve à 50 centimètres à peine dans la plupart des endroits, et aussi à cause du manque d'eau. Cependant, l'arbre fruitier donne de bons résultats dans des cuvettes aux terres profondes abritées des vents et non dépourvues

d'eau. La vigne y vient admirablement, elle est représentée par 3.990.000 pieds de vignes indigènes dont 25.000 seulement appartiennent aux Européens et 124 hectares de vignes européennes. Il y a aussi 2.000 oliviers environ, 4.000 amandiers, 3.600 palmiers, 8.000 orangers et citronniers et 350.000 figuiers et autres arbres, dont 8.000 aux Européens. Il n'est pas douteux que les plantations d'olivier et d'amandier, essences qui exigent peu d'eau, pourraient être accrues.

Le port de Mazagan exporte déjà une grosse quantité d'amandes, 715 T. (10.059.000 frs) en 1929 dirigées sur : l'Angleterre (93 %), l'Allemagne (4 %) et la France (3%). Mais la plupart de ces amandes viennent de la région de Marrakech ou de la zone du Dir.

IV. — L'ÉLEVAGE.

L'élevage est particulièrement développé dans la zone sablonneuse et pierreuse qui s'étend entre l'Ouldja et les Tirs, et dans les Rehamna ; il est en outre pratiqué sur une moindre échelle dans le reste de l'hinterland. Le cheptel compte 255.000 bovins, (6.000 aux Européens) et 415.000 ovins (11.000 aux Européens), 15.000 chameaux utilisés à la fois pour la culture et pour le transport des céréales, 18.000 chevaux et mulets, 61.000 ânes. Le cheptel caprin, moins important que dans les autres régions du Sud est de 25.000 têtes. Il existe aussi des troupeaux de porcs appartenant aux Européens.

Les bovins s'engraissent facilement, sont charpentés de petits os, et donnent un assez bon rendement ; par la sélection et le croisement, le colon pourrait améliorer cette race et arriver à de bons résultats. Les ovins sont de qualité plutôt médiocre et produisent deux sortes de laines, l'ourdigia et la beldia. La race est susceptible d'être améliorée par croisement. L'élevage ne fournit aux exportations que quelques tonnes de peaux de bœufs et de 400 à 1.000 Qx de laine lavée expédiée sur : la France (77 %), la Belgique (22 %).

L'aviculture. — Dans la région des Doukkala, la volaille extrêmement dense se multiplie rapidement. Elle est de

race rustique, bonne pondeuse. Même avant notre arrivée, on pratiquait déjà le chaponnage dans cette région. L'amélioration des races accroîtrait le rendement et faciliterait l'exportation des produits sur les marchés européens. Les œufs alimentent ici un gros commerce d'exportation, représenté en 1929 par .6312 T. (74.837.000 frs) dirigées presque en totalité sur l'Espagne. Mazagan qui avait le monopole du commerce des œufs occupe encore le premier rang, mais fortement concurrencé par Casablanca, il a vu son trafic baisser sérieusement ces dernières années.

V. — LES PRODUITS DU SOUS-SOL. — LE PEUPLEMENT. —
L'INDUSTRIE ET LES COURANTS COMMERCIAUX.

Il existerait de nombreux affleurements minéralisés dans les Rehamna (1), du fer hématite à Mechra-Ben-Abou et du fer oolithique sur la rive droite de l'Oum-Er-Rbia, ainsi qu'au Koudiat du M'Tal et au Djebel Lakhdar. Il y aurait aussi du cuivre au Cap Blanc, à Bou Laouane et chez les Oulad Fredj, du plâtre (2) chez les Aounat. Mais on ignore encore si les gisements métallifères sont exploitables.

La population des Doukkala relativement dense, 41 habitants au Km², s'élève à 305.000 indigènes et 2.819 Européens dont 471 ruraux. Les indigènes en grande partie ruraux sont à peu près sédentaires, on constate des déplacements de quelques kilomètres, sauf cependant en bordure des Rehamna où l'amplitude du mouvement des tribus est plus grande. Il n'y a que deux villes situées toutes deux sur la côte : Mazagan et Azemmour. Mazagan est peuplée de 20.834 habitants dont 2.135 Européens et 3.288 Israélites ; le chiffre de sa population n'a augmenté que de 8 % depuis 1926 ; Azemmour située à l'embouchure de l'Oum-Er-Rbia compte 8.700 habitants dont 127 Européens.

En dehors de Mazagan dont nous étudions plus loin l'activité industrielle, seule la petite ville d'Azemmour est le siège de fabriques de poteries vernissées faites avec des argiles plastiques qui abondent aux environs. Ces poteries sont assez recherchées au Maroc. L'absence de villes à l'in-

(1) Lucien GRAUX. — *Le Maroc économique*, p. 183.

(2) GOULVEN. — *Les Doukkala*, p. 177.

térieur des Doukkala est cause qu'on ne trouve aucune autre industrie dans cette région essentiellement agricole.

La circulation des produits à l'intérieur est représentée ici, presque en entier par les courants commerciaux qui drainent vers Mazagan les produits agricoles destinés à l'exportation, et par ceux qui répartissent dans tout l'arrière-pays les produits importés à usage indigène que nous allons examiner succinctement. Mais à ces courants intérieurs s'en superposent d'autres moins importants qu'alimentent les échanges entre Mazagan et Marrakech.

VI. — LES IMPORTATIONS.

Aux importations le tonnage ne varie guère d'une année à l'autre. Nous remarquons en effet qu'il oscille toujours autour de 20.000 T. depuis 1926. Mazagan reçoit des produits qui sont surtout destinés aux besoins de la région dans la proportion de 80 à 90 %, et le reste est dirigé sur Marrakech.

Les tissus de coton, de laine et de soie représentent en 1929, 1.063 T. (26.627.000 frs), dont 1.037 T. importées d'Angleterre et 26 seulement de la Métropole. Les cotonnades et tissus de coton blanchis occupent la plus grande partie de ce tonnage.

Les sucres raffinés occupent en 1929, avec 11.618 T., une bonne partie du tonnage importé et leur valeur (26.437.000 frs) égale celle des tissus ; ils proviennent en totalité de la Métropole. Ils sont destinés dans la proportion de 80 à 85 % aux Doukkala, et 15 % à la région de Marrakech. Parmi les principaux autres produits d'alimentation importés dont nous donnons l'énumération dans l'état comparatif, on peut mentionner les bougies : 256 T. (1.330.000 frs) fournies par : l'Angleterre (39 %), la France (25 %), l'Italie (22 %) et la Belgique (14 %) ; les savons : 402 T. (1.329.000 frs) importés en entier de la Métropole ; les produits chimiques : 668 T. dont 45 % fournis par la Métropole ; les huiles et autres sucs végétaux 300 à 360 T. importés en grande partie de l'étranger (Allemagne, Angleterre, Pays-Bas). Les importations de matériaux de construction, bois, fers, ciments chaux, quoique représentant un peu plus de 20 % des en-

trées ont une importance relative bien inférieure à celle qu'elles occupent dans les ports du Nord. C'est là un indice du développement plutôt lent de la région des Doukkala où le peuplement européen est encore bien faible. Quant à la population indigène, elle est stationnaire, sinon en voie de regression ; depuis 1926 elle aurait diminuée de 3 %.

Etat comparatif des principales marchandises

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		de France 1929	de l'Etranger 1929	Totaux en 1929
Farines	Quintaux	4.934	»	4.934
Pommes de terre.....	Id.	2.598	»	2.598
Sucres raffinés	Tonne	11.618	»	11.618
Fruits, compotes et autres produits sucrés	Quintaux	26	149	175
Thé	Id.	»	82	82
Boissons	Hectolitre	737	1.685	2.422
Huiles et sucs végétaux	Quintaux	306	3.311	3.617
Bois	Id.	476	7.094	7.570
Chaux, ciments, plâtres.....	Tonne	2.524	1.371	3.895
Métaux, fers, aciers.....	Id.	100	290	390
Houille	Id.	428	335	763
Produits chimiques	Id.	300	368	668
Bougies	Id.	61	195	256
Savons	Id.	402	1	403
Tissus, fils et vêtements.....	Id.	26	1.037	1.063
Ouvrages en bois, en fer et en ma- tières diverses	Id.	120	1.231	1.351

portées en 1929, 1930 et 1931

portées		Valeur des importations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		Venant de France	Venant de l'Etranger	Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	1929	1929	1929	1930	1931
»	»	857	»	857	»	»
1.382	698	175	»	175	76	48
9.224	7.371	26.438	»	26.438	18.271	12.380
46	42	35	140	175	45	40
25	»	»	109	109	36	»
1.135	744	287	258	545	390	242
2.462	3.021	190	1.303	1.493	1.160	1.039
2.436	3.209	31	418	449	170	207
3.267	3.448	473	253	726	609	564
117	334	112	319	431	160	197
870	55	153	77	230	196	13
378	635	250	64	314	121	153
244	156	291	1.039	1.330	1.223	610
150	58	1.323	7	1.330	481	144
597	477	1.217	25.410	26.627	12.810	8.404
212	121	1.717	5.096	6.813	2.480	1.007

Etat comparatif des principales marchandises

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		A destination de		Etats en 1929
		la France 1929	l'Etranger 1929	
Cire brute	Quintaux	89	33	122
Laine lavée et déchets.....	Id.	3.238	963	4 201
Oeufs de volailles.....	Id.	834	62.288	63.122
Peaux de bœufs et autres.....	Id.	116	»	116
Poissons marinés et à l'huile....	Id.	732	»	732
Blé tendre	Id.	158.537	»	158.537
Blé dur	Id.	2.901	»	2.901
Maïs	Id.	162.152	25.803	187.955
Orge	Id.	33.401	117.226	150.327
Légumes secs, fèves, pois chiches..	Id.	4.991	3.213	8.204
Alpiste	Id.	100	8.825	8 925
Amandes	Id.	219	6.931	7.150
Graines de lin.....	Id.	2.424	2.025	4.449
Coriandre, cumin, fenugrec... ..	Id.	77	186	263
Crin végétal	Id.	18.897	11.018	29.915
Son	Id.	7.386	»	7.386

exportées en 1929, 1930 et 1931

exportées		Valeur des exportations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		A destination de		Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	la France 1929	l'Etranger 1929		1930	1931
38	20	433	37	492	64	20
4 204	3.017	3.390	1.067	4.437	3.163	1.943
55.264	35.891	807	74.030	74.837	54.229	31.459
32	44	74	»	74	5	13
1.090	1.874	407	»	407	825	1.228
55.357	163.455	22.508	»	22.508	7.314	22.993
»	7.619	418	»	418	»	885
67.914	16.602	15.586	2.251	17.837	4.422	1.025
8.263	186.202	2.892	10.396	13.288	520	9.064
3.972	1.67	682	339	1.021	398	92
2.959	13.588	21	2.164	2.185	729	1.628
683	50	322	9.738	10.060	847	40
2.774	1.993	561	437	998	622	207
679	328	30	34	64	63	31
28.485	17.057	1.836	1.046	2.882	2.226	902
7.605	6.177	476	»	476	440	277

SECTION IV

La Fonction Industrielle

L'état stationnaire du mouvement démographique de la région et en particulier de Mazagan trouve son explication en partie dans la faible activité des industries du port ; la plus importante est la pêche qui a amené celle des conserves.

Près de 200 pêcheurs, dont 11 Européens, arment une soixantaine de bateaux, et une trentaine de pêcheurs à pied pêchent l'alose près d'Azemmour. La production de la pêche évaluée à 3 millions de francs, varie entre 500 et 700 T., qui se répartissent entre une vingtaine d'espèces. On y pêche également des crustacés, homards et langoustes, mais en faible quantité. Mazagan qui se classe au deuxième rang des ports de pêche du Maroc pour la valeur des produits, ne vient qu'au sixième rang si l'on considère leur poids.

Il expédie peu de poissons sur les centres de consommation de l'intérieur (1.400 kg. à Marrakech en 1930). Tout le reste de sa pêche est consommé sur place, dans l'arrière-pays immédiat, ou sert à l'alimentation de deux usines de conserves établies, l'une à Mazagan, l'autre au Cap Blanc. L'industrie des conserves a fourni aux exportations en 1931, près de 190 T. de poisson à l'huile (1.228.000 frs).

L'industrie du crin végétal emploie une main d'œuvre assez nombreuse et compte plusieurs usines installées à Mazagan même, ou dans les environs. Elle fournit annuellement aux exportations près de 3.000 T. (3 millions de frs) qui sont dirigées sur : la France (63 %), l'Allemagne (35 %) et l'Italie (2 %).

Il existe aussi une usine d'effilochage des laines, une minoterie, quelques entreprises de construction et des ateliers de réparation.

Bien que ne se rattachant qu'indirectement à la fonction industrielle du port, nous ne pouvons passer sous silence la station balnéaire de Mazagan dont la plage est une des plus sûres et des plus réputées du Maroc. Des projets plus ou moins somptuaires tendraient à faire de ce site le « Deauville Marocain » où afflueraient, prétend-on, bai-

gneurs et touristes. On oublie, semble-t-il, que presque toutes les villes maritimes du Maroc ont aussi des plages en voie d'installation, et que sur les 200.000 Européens actuellement au Maroc, déduction faite des fonctionnaires, des militaires et des représentants des grandes sociétés, qui presque tous vont passer la saison chaude en Europe, bien peu sont en mesure de s'offrir de longs séjours dans les stations balnéaires. La réalisation de ces projets grandioses risque de ne créer qu'une activité factice et trompeuse sans influence sérieuse sur le développement économique du pays.

CONCLUSION

Mazagan au fond d'une des baies les plus abritées de la côte marocaine, près de l'embouchure de l'Oum-Er-Rbia l'un des plus grands fleuves de l'Afrique du Nord « si prospère avant le Protectorat, est une des places qui ont le moins participé à l'enrichissement général » (1).

Il est, en effet, intéressant de noter que le réveil économique provoqué par notre installation au Maroc qui a cependant entraîné un certain accroissement de la production dans les Doukkala, comme partout, n'a eu qu'une bien faible influence sur le mouvement commercial de ce port.

Le léger accroissement du trafic de Mazagan n'a rien de comparable à celui des ports du Nord et du centre ; et son importance relative apparaît, comme singulièrement diminuée, si l'on considère qu'il ne représente plus que 2,44 % du mouvement commercial des ports du Maroc français, au lieu de 18 % en 1911.

Ce port autrefois exutoire de tout le centre du Maroc, Doukkala, Chaouia, Tadla, etc... et dans une large mesure de Marrakech, a été dépouillé de la plus grande partie de son ancien arrière-pays, et ne peut plus guère compter que sur son hinterland immédiat où il est même concurrencé par Casablanca.

En vertu du principe d'attraction des grands ports, une

(1) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 197.

bonne partie des produits agricoles, même pondéreux, des Doukkala, et des marchandises d'importation destinées à cette région, est embarquée ou débarquée à Casablanca. Ces produits ou marchandises transportés par camions supportent de ce fait des frais supplémentaires variant de 50 à 80 frs par tonne, susceptibles de croître dans de notables proportions lorsqu'on se décidera au Maroc, comme on l'a déjà fait dans de nombreux pays, à mettre à la charge de l'usager les frais de construction et d'entretien des routes qui pèsent actuellement sur le contribuable. La politique de concentration portuaire du Protectorat se traduit encore ici par un accroissement des frais de transports supportés par le producteur, dont le bénéfice est réduit d'autant, et par le consommateur sur qui retombe en définitive le fret afférent aux 100 km. que parcourent inutilement par voies terrestres les marchandises d'importation.

Cet état de choses, joint au faible développement de la colonisation, peut expliquer la lente évolution d'une des plus belles régions du Maroc dont l'équipement économique et la mise en valeur rationnelle permettraient de doubler la production et d'accroître notablement les exportations.

Dans cette éventualité, Mazagan où l'Amiral Excelmans préconisait d'établir un véritable port de guerre (2), projet en faveur duquel militent incontestablement sa situation géographique et ses avantages nautiques, deviendra-t-il un jour le port important que rêve son commerce et qui, d'après des techniciens avertis, aurait pu être réalisé avant la guerre avec 18 millions, soit 100 millions de francs dévalués (3) ? La question semble éludée pour le moment, car l'emprunt en cours d'émission ne lui affecte qu'une somme dérisoire de 8 millions à partager avec Mogador.

Sans préjuger de son avenir, il n'est pas douteux que les capitaux publics ou privés que l'on cherche à orienter vers les dépenses somptuaires relatives à la création d'un futur « Decauville marocain » pourraient être employées beaucoup plus utilement à l'amélioration du port et à l'équipement de son arrière-pays.

(2) J. ROUCH. — « Mazagan ». — *Dépêche de Brest et de l'Ouest* du 30 octobre 1931.

(3) Ch. René LECLERC. — *La semaine coloniale* du 26 août 1929, p. 29.

CHAPITRE DEUXIEME

Le Port de Mogador

SECTION I

Historique - Physionomie actuelle

I. — HISTORIQUE

Le port de Mogador fut, paraît-il, un repaire de corsaires, mais les premiers travaux dont on retrouve quelques traces sont attribués aux Portugais et font partie de tout un système de fortifications à la Vauban qui entoure la ville. Le port consistait alors en une petite darse de forme trapézoïdale, située près des remparts, seul point qui soit abrité. Lancé en 1760 par la fantaisie impériale du Sultan Moulay Mohamed Ben Abdallah, pour punir les tribus du Sous de leur esprit de révolte et vraisemblablement pour empêcher leur ravitaillement en armes et en munitions, Mogador fut favorisé grandement par la fermeture du port d'Agadir et par le traité de 1767 signé entre Louis XV et le Sultan Mohamed, aux termes duquel les marchandises à l'entrée ne devaient payer que 8 % de leur valeur, tarif bien moins élevé qu'ailleurs. Ces mesures eurent pour conséquence d'accroître sérieusement l' hinterland du port et de lui amener le trafic des marchandises chères du Sud du Maroc.

Enfin, en 1773, les commerçants d'Agadir furent invités à venir s'établir à Mogador. La construction de la ville et du port avait été confiée, entre temps par le Sultan, à un prisonnier français, l'ingénieur CORNUT. Le port connut vite une prospérité relative. Au milieu du XIX^e siècle, les importations s'élevaient à 3.324.000 frs contre 1.804.000 frs à Rabat, 1.614.000 à Tanger, 840.000 à Casablanca, 495.000 à Mazagan. Les exportations atteignaient 3.792.000 frs

contre 1.115.000 frs à Rabat, 1.048.000 à Tanger, 1.116.000 à Casablanca et 410.000 à Mazagan.

Jusqu'à la conquête des Oasis sahariennes et à la création de débouchés sur Dakar et Saint-Louis, il recevait annuellement de Tombouctou, du Sénégal et du Niger, des caravanes de 500 à 600 chameaux qui lui apportaient de l'ivoire, des plumes d'autruche et de la poudre d'or (1). Mogador fut pendant longtemps le port le plus important de tout le Maroc. Bien qu'il perdit peu à peu de son importance au profit d'autres mouillages de la côte, en 1905 il recevait encore 176 navires dont 43 français et 68 anglais qui lui apportaient 8.751.000 frs de marchandises et par lesquels il expédiait pour 8.841.000 francs.

En 1913, les importations atteignaient 23.000 t., représentant une valeur de 16 millions 1/2 de francs, et les exportations 8 millions 1/2. Entre le départ des Portugais et 1912, aucune amélioration ne fut apportée au port. Les pêcheurs indigènes se contentaient de la petite darse, les navires mouillés en rade déchargeaient leur fret dans des barcasses conduites à la rame jusque dans la darse où elles étaient déchargées à dos d'hommes. En 1913, une commission nommée pour étudier l'amélioration du port, tenant compte à la fois des besoins immédiats et de l'avenir possible, préconisa le creusement d'un chenal de 30 m. de large et de 1 m. de profondeur à marée basse, la construction d'un terre-plein d'environ 5.300 m² près de la porte de la Marine, d'une cale de halage à l'extrémité S.-O. du terre-plein, la construction d'une jetée enracinée à la batterie et dans son prolongement pour protéger les ouvrages précédents.

Après une adjudication infructueuse, les travaux confiés par marché de gré à gré à la Société Internationale d'Etudes et de Travaux du Maroc, par suite de la guerre, ne furent commencés qu'en 1916, par la Société d'Entreprise du Maroc Occidental qui se substitua à la première société défaillante.

Plus tard, les terre-pleins s'étant révélés insuffisants, d'autres travaux furent entrepris. En 1928, un nouveau terre-plein fut accolé à la batterie et relié au précédent par une passerelle en béton armé, utilisée pour l'exportation du bois de tizra.

(1) DE PÉRIGNY. — *Marrakech et les ports du Sud*, p. 205-206.

II. — PHYSIONOMIE ACTUELLE

Le port de Mogador orienté vers le S.-O. de la presqu'île rocheuse qui porte la ville est protégé au Nord et à l'Ouest par des îlots et des bancs de rochers dont l'ensemble forme un système demi-circulaire qui s'étend au S.-E. du port.

Cette rade offre un très bon mouillage par 8 à 10 m. de fonds, praticable pendant 335 jours de l'année (2), mais elle reste exposée aux brutales tempêtes d'hiver qu'accompagnent les vents du S.-O. et à la grande houle du large qui y soulèvent de très fortes lames et obligent par gros temps les navires à quitter la rade pour aller mouiller au large.

Le port à barcasses d'une superficie de 4 ha est enserré entre deux jetées, celle de l'Ouest de 295 m. et celle de l'Est de 285 m. ; dans cette dernière s'ouvrent deux passes de 40 m. et 20 m., pour permettre l'entrée des barcasses dans l'avant-port profond de 1 m. 50 au-dessous des plus basses-mers. Dans le fond de cet avant-port, a été aménagée une darse de 180 m. de long sur 60 m. de large, profonde de 1 m., avec 400 m. de quai. Les terre-pleins ont une superficie de 17.000 m² et les magasins couvrent 3.000 m².



MOGADOR : Vue du Port.

(Cliché Garaua).

(2) DE PÉRIGNY. — *Marrakech et les ports du Sud*, p. 215.

L'outillage du port. — L'outillage du port, des plus réduits comporte : 3 remorqueurs de 120, 80 et 60 CV. ; 12 barcasses de 12 à 14 t., 2 de 3 t. ; une barcasse citerne de 25 m³ avec pompe ; un canot de sauvetage ; 5 grues à vapeur de 3 à 6 t. et un réseau Decauville de 0 m. 60 avec wagonnets.

Ce matériel permet de faire face pendant la belle saison à un trafic journalier de 350 t. avec maximum de 750 t. ; mais d'octobre à mars le trafic ne dépasse pas 200 t. par jour. Le service de l'aconage est fait en régie par l'Administration des Travaux publics qui exploite le port.

L'accès de Mogador reste toujours assez difficile par gros temps et les représentants locaux demandent que la jetée ouest soit allongée suffisamment pour protéger la passe d'entrée.

Des projets prévoyant le prolongement de cette jetée de 80 m. vers le Sud et la construction de hangars destinés à abriter les marchandises sont à l'étude. Nous savons que l'emprunt de 1932 ne lui affecte que 8 millions à partager avec Mazagan pour effectuer des améliorations devant assurer une sécurité plus complète aux bateaux de pêche.

SECTION II

La Fonction Commerciale

Mogador qui fut à un moment l'un des ports du Maroc les plus fréquentés par les navigateurs, a aujourd'hui un rôle bien limité. Il doit pourtant à l'habileté de ses courtiers, en relations suivies avec les maisons de commerce d'Europe, de recevoir en droiture une bonne partie de son trafic et d'être desservi assez fréquemment par différentes compagnies de navigation.

I. — RELATIONS MARITIMES ET MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

Il est desservi par un nombre assez important de compagnies de navigation françaises et étrangères qui assurent des services réguliers et irréguliers.

1° Des services réguliers sont assurés, par :

a) *Les compagnies françaises* : Paquet, un service bi-mensuel de cargos mixtes et un service mensuel de cargos ; Castella et Cie, un service hebdomadaire de cargos (entre Mogador et Safi).

b) *Les compagnies étrangères* : La Bland Line (Anglaise), un service bi-mensuel de cargos ; la J. Powers Steamship et Cie (Anglaise), un service mensuel de cargos ; Mac Andrew, un service mensuel de cargos (entre Mogador et Liverpool son port d'attache).

2° Des services irréguliers de cargos sont assurés dans la limite du fret disponible par les compagnies :

Paquet, Brys et Gislen (Allemande), Libéria Triestina (Italienne), Roma de Gênes (Italienne), La Lloyd Svenska (Suédoise).

Toutes ces compagnies ont des agences installées dans le port ainsi que la Cie Générale Transatlantique, la Cie Delmas Frères et Vieljeux, la Oldenburg-Portugiesche-Dempsich-Rhdiraï (Allemande).

Parmi les compagnies qui desservent Mogador, il est à noter que la Cie Mac Andrews de Liverpool ne touche que ce port au Maroc.

L'examen des statistiques du mouvement de la navigation fait ressortir en 1923 par rapport à 1911 une diminution de tonnage de 45 %. La guerre de 1914 à 1918 et la période de crise qui suivit, expliquent partiellement cet état de chose ; mais la période de prospérité 1924-1928, qui se traduit par une grande activité dans les ports du centre et du nord du Maroc, ne se fait que faiblement sentir ici. Aussi, en 1928, année où le mouvement de la navigation atteint son plafond, Mogador n'a été fréquenté que par 208 navires jaugeant 187.887 tx, chiffres à peine supérieurs à ceux de 1911 (177 navires et 178.360 tx).

L'ouverture d'Agadir n'a pas, jusqu'à présent entraîné une diminution sérieuse du mouvement de la navigation. Néanmoins, par suite de l'accroissement d'autres ports, Mogador est descendu en 1930 du cinquième au sixième rang et il ne représente plus que 3,11 % du tonnage de l'ensemble des navires fréquentant les ports de la zone française au lieu de 14,6 % en 1911.

Il est intéressant de noter que la part représentée par le pavillon français est passée de 16 % en 1911 à 10 % en 1928 et 61 % en 1931. Par contre, les parts des pavillons anglais et espagnols n'ont cessé de diminuer pendant cette même période. La part du pavillon anglais est tombée de 63.000 tx en 1911, à 10.500 en 1931, soit 7 % au lieu de 35 %. Le pavillon espagnol n'est plus représenté que par 222 tx au lieu de 51.000 tx en 1911. Le pavillon allemand reparu en 1928 avec 64.000 tx, tonnage légèrement supérieur à celui de 1911 (61.000 tx), est tombée à 24.000 tx en 1931.

II. — MOUVEMENT COMMERCIAL

Le tableau du mouvement commercial donnant le tonnage des marchandises manipulées, (entrées et sorties) de 1911 à 1931, nous permet de faire quelques remarques importantes.

*Mouvement commercial de 1911 à 1931. — Tonnages
des marchandises manipulées*

Années	Navires ayant fréquenté le port		(tonnes) Importations	Exportations (tonnes)	Totaux (tonnes)
	Nombre	Tx (J. N.)			
1916	177	178.360	10.307	7.423	17.730
1911	127	114.461	17.007	21.453	38.460
1917	112	97.659	14.815	21.705	36.520
1918	46	43.509	9.331	12.155	21.486
1919	74	60.911	11.139	13.220	24.359
1920	93	75.124	9.436	27.393	36.829
1921	200	111.388	17.721	51.179	68.900
1922	148	99.036	16.213	35.372	51.585
1923	141	91.855	15.307	15.556	30.863
1924	168	96.890	18.811	29.209	48.020
1925	154	88.259	25.636	30.439	56.075
1926	142	84.430	22.773	39.446	62.219
1927	167	127.920	33.970	48.791	82.761
1928	208	187.887	21.438	70.419	91.857
1929	198	160.223	18.200	31.100	49.300
1930	194	156.000	10.700	9.900	20.600
1931	172	148.034	12.000	13.000	25.000

L'accroissement rapide du tonnage qui apparaît à la fois dans les importations et les exportations de 1911 à 1916 fait place à une diminution qui va en s'accroissant de 1917 à 1920, la reprise de 1921, vite arrêtée par la crise, est de courte durée.

Le mouvement ascendant ne reprend guère qu'en 1921, et le tonnage maximum est atteint en 1928 avec 91.857 t. dont 70.419 aux exportations. Les récoltes déficitaires en céréales, et l'ouverture officieuse d'Agadir, qui dès 1929 a assuré la presque totalité du trafic du Sous, bien que son ouverture officielle n'ait eu lieu que le 1^{er} janvier 1930, font baisser le tonnage manipulé à 49.300 t. en 1929 et à 20.600 en 1930. Le chiffre des exportations est plus sérieusement affecté que celui des importations, surtout en 1930 (année de sécheresse et d'acridiens).

Le port de Mogador passe du septième au huitième rang pour le trafic total et les importations ; il conserve toutefois le septième rang pour les exportations. Son tonnage ne représente plus en 1931, malgré une amélioration sensible, que 0,98 % du poids total des marchandises manipulées dans les ports de la zone française, au lieu de 6,45 % en 1911. 67 % des importations viennent de la Métropole, et 17 % d'Angleterre ; quant aux exportations 33 % sont dirigées sur la France, 5,25 % sur l'Angleterre et le reste sur divers pays.

Mogador ne reçoit par cabotage que 12 % des importations et il expédie sur les autres ports, par cette même voie environ 13 % du tonnage de ses entrées, mais ce fret de cabotage aux sorties n'est constitué que dans une faible mesure par des marchandises reçues à Mogador par la voie maritime. La fonction commerciale se réduit donc à peu de chose.

SECTION III

La Fonction Régionale

La fonction régionale quoique nettement prédominante, ne représente pas, il s'en faut de beaucoup, un tonnage bien

important, et son évolution depuis l'occupation française a été des plus lentes.

L'explication de cet état de chose doit être recherchée dans l'insuffisance des relations terrestres du port avec l'intérieur et dans la limitation de son hinterland.

I. — RELATIONS TERRESTRES.

Si autrefois les caravanes pouvaient se contenter des pistes nombreuses qui relient Mogador aux centres de production et de consommation de son arrière-pays, dont certains très éloignés comme Tombouctou, la locomotive et les camions, moyens de transports modernes, supposent des voies ferrées et des routes. Or, sous ce rapport, la région de Mogador est une des plus déshéritées. Il n'y a d'abord aucune voie ferrée, pas même une voie de 0 m. 60, et quant aux routes carrossables leur nombre se réduit à trois : celle de Mogador à Safi (133 km), celle de Mogador à Agadir (180 km) et enfin celle de Mogador à Marrakech (176 km). Des pistes seules ou des sentiers relient Mogador aux autres parties de son hinterland.

II. — L'ARRIÈRE-PAYS.

L'arrière-pays de Mogador qui s'étendait à la fin du XVIII^e siècle et durant une grande partie du XIX^e, vers le Sud jusqu'à Tombouctou, au Niger et au Sénégal, a été amputé, une première fois par la construction de routes et de chemins de fer reliant Dakar au Niger et, une deuxième fois, en 1929-30 par l'ouverture du port d'Agadir. Cette dernière mesure lui enlève presque la moitié de son hinterland, en étendue tout au moins.

Actuellement l'arrière-pays de Mogador ne comprend plus guère que les Haha, les Chiadma qui s'adonnent à la fois à la culture des céréales et à l'élevage et les parties Nord et N.-O. du Grand Atlas occidental jusqu'au voisinage de l'Oued Mehl : les M'Touga, les Mzouda, les Ida, les Chichaoua et les Kourima qui pratiquent de préférence l'élevage du mouton et des chèvres et la culture de l'amandier.

III. — LES PRODUITS DU SOL : CÉRÉALES ET AUTRES CULTURES ;
ARBORICULTURE ET FORÊTS.

Contrairement à ce que nous avons vu jusqu'à présent, c'est l'arboriculture et non les productions agricoles proprement dites, qui tient le premier rang aux sorties, par la valeur de ses produits et sa régularité.

1° *Céréales et autres cultures.* — Les céréales, blé dur, maïs et orge, fournissent aux exportations un tonnage de 80 à 100.000 Qx d'une valeur de 8 à 10 millions, dans les bonnes années seulement, et 3 à 1.000 Qx de cumin d'une valeur approchant 2 millions de frs. Le tableau ci-après indique les superficiesensemencées, les productions et les rendements.

Etat des cultures pratiquées dans la région de Mogador en 1929, 1930, 1931

Nature des produits	Hectares ensencés en			Part des Européens en 1930	Production totale en quintaux			Rendements à l'hectare en		
	1929	1930	1931		1929	1930	1931	1929	1930	1931
Blé dur	4.910	4.796	1.662	82	26.147	14.206	11.904	5.3	2.9	7.1
Blé tendre	139	83	4	82	517	473	2	3.7	2	0.5
Orge	17.827	48.287	43.027	473	248.217	13.912	265.402	5.2	2.9	6.1
Avoine	22	81	»	81	50	172	»	2	2.1	»
Mais	9.522	40.264	40.616	93	57.099	43.980	117.593	6	4.2	10.9
Fèves	67	36	633	6	240	125	5.912	4.3	3.4	9.2
Pois chiches et petits pois	28	23	8	10	92	35	30	3.5	2	4
Total.....	62.515	63.570	56.952	827						

Les statistiques établissent que la presque totalité des céréales de la région est produite par les indigènes ; il n'y a en effet que 40 exploitations européennes représentant 16 à 1.700 hectares de terre dont la moitié à peine est ensemencée. Les colons dans l'ensemble sont loin d'atteindre le même résultat que dans le Nord et même dans le centre du Maroc, bien que cependant, les rendements qu'ils obtiennent soient très sensiblement supérieurs à ceux des cultures indigènes, qui en année normale ne sont que de 4 à 5 à l'hectare, et descendent à 2 ou 3 à l'hectare les années de sécheresse ou d'acridiens.

Cette faible production en céréales de la région de Mogador, trouve son explication dans la médiocre fertilité des terres, caillouteuses dans leur ensemble, dans l'insuffisance des pluies (200 m/m par an) et dans l'emploi des méthodes de cultures ancestrales. Sous ce rapport, la région de Mogador est une de celles qui ont le moins évolué au Maroc.

2° *Arboriculture et forêts. - Les amandiers.* — Mogador est depuis longtemps la principale porte de sortie des amandes. En 1913 il exportait déjà 2.319.750 kg d'amandes valant 4.639.500 frs (4), par parts à peu près égales en France, en Angleterre et en Allemagne. En 1929, il a exporté 1.132.000 kg, valant 14.237.000 frs, dont 38 % en Angleterre, 28 % en France, 16 % en Allemagne, 10 % aux Etats-Unis et 2 % en Italie. Ces fruits viennent des Haha, des Mzouda, des Chichaoua, des Ida M'Touga et de la région de Marrakech ; malgré la concurrence que lui fait Casablanca dans ce genre d'exportation, Mogador représente encore plus de 50 % du commerce des amandes.

D'après les déclarations du tertib, il n'y aurait que 87.000 amandiers dans la région de Mogador, mais en réalité, il y en a bien plus. Cette production paraît susceptible d'être développée notablement, l'amandier, arbre rustique s'accommode très bien des terrains caillouteux.

L'arganier. — Le climat particulièrement tempéré de la zone côtière convient admirablement à cet arbre qui, d'après le Service des Eaux et Forêts, couvrirait dans les Haha 220.000 hectares, et 150.000 dans les Chiadma. L'ar-

(4) DE PÉRIGNY. — *Marrakech et les ports du Sud*, p. 211.

ganier dont les fruits sont précieux pour la nourriture de l'homme et des animaux joue ici, un rôle économique de première importance c'est « l'arbre à huile », c'est « la prairie suspendue » pour le chameau et surtout pour la chèvre qui « se promène avec une agilité remarquable sur les branches et jusqu'à l'extrémité des rameaux » (5). Son fruit sert à la nourriture des bovins et des chameaux, le noyau à la fabrication de l'huile d'argan consommée par les indigènes et qui pourrait selon certains, être employée à la fabrication de conserves de deuxième et troisième catégories. Le bois est quelquefois exporté sur les autres ports du Maroc pour fabriquer du charbon.

L'olivier vient aussi très bien et son peuplement est assez important (240.000 pieds). Les fruits sont absorbés en grande partie par la consommation locale.

Autres arbres fruitiers. — On trouve aussi quelques orangers, figuiers et autres arbres (343.000), notamment les noyers qui viennent dans le Grand Atlas jusqu'à 2.500 m. d'altitude. Presque tous leurs fruits sont consommés sur place ainsi que les raisins provenant des 1.160.000 pieds de vigne indigène.

La presque totalité des arbres fruitiers appartient aux indigènes et ne sont l'objet d'aucun soin sérieux.

La gomme sandaraque est produite par le thuya qui occupe pour le Maroc 45.000 hectares ; les plus vastes et les plus belles forêts sont dans la partie Ouest du Grand Atlas. La gomme sandaraque donne lieu à un commerce d'exportation représentant chaque année de 3 à 5 millions de frs. et qui se répartit entre la France, l'Angleterre, l'Allemagne, les Etats-Unis, la Belgique et quelques autres pays. Le port de Mogador a gardé pour ainsi dire le monopole de cette exportation. En outre son bois est utilisé en ébénisterie par les artisans de Mogador.

Le bois de tizra qui figurait avant l'ouverture d'Agadir pour un tonnage de 15 à 25.000 T., tend à passer au-dessous de 10.000 T., exportées, 70 % en France et le reste en Espagne, en Italie, en Belgique.

(5) DESCHASEAUX, Inspecteur des Eaux et Forêts. — *Revue de géographie marocaine*, 1927, p. 1932.

IV. — L'ÉLEVAGE.

En raison de l'absence de pâturages, la région, défavorable à l'élevage des bêtes à cornes, convient beaucoup mieux aux ovins et aux caprins. Aussi le cheptel comprend 40.000 bovins, 72.000 moutons (dont 1.000 aux Européens) et 10.500 chèvres, animal caractéristique des pays pauvres.

Le commerce des peaux de chèvres occupe en valeur un rang assez important ; en 1929 il en a été exporté 1196 Qx valant 1.147.000 frs, dont 86 % en France, 7,5 % en Espagne et 6,5 % aux Etats-Unis. Les peaux sont séchées et salées sur place. La même année, il a été expédié 902 Qx de peaux de mouton (valant 940.000 frs) et 600 Qx de laine lavée (valant 1.155.000 frs), exportés surtout en France.

L'apiculture et l'aviculture constituent une ressource locale assez intéressante et alimentent un commerce d'exportation annuel de 2 millions pour les œufs et de près de 1 million pour la cire.

L'emploi de certains procédés modernes de culture bien connus des Algériens permettrait de percer la couche calcaire de formation stalagmatique qui, actuellement gêne la végétation. Si l'absence de cours d'eau, en dehors du Kseb, dont le débit est absorbé en entier par les jardins, ne permet pas d'envisager l'irrigation, il n'est cependant pas chimérique d'espérer qu'un jour, on pourra utiliser la couche phréatique peu profonde ; les puits de 7 à 8 mètres ne sont pas rares ; on pourrait alors envisager sérieusement le développement de l'arboriculture, tout au moins de l'aman-dier, de l'olivier et du ricin qui réussit très bien dans les Haha et les Chiadma.

Par ailleurs, l'amélioration des pâturages peut être obtenue par la fixation des dunes, poursuivie en ce moment par les Eaux et Forêts et par l'acclimatation de certaines plantes. La question agricole n'est donc pas, comme on le supposerait à première vue, impossible à résoudre et on est en droit d'espérer que les surfaces emblavées et surtout les rendements pourront être accrus dans de notables proportions, ce qui rendra disponible pour les exportations un tonnage de produits agricoles plus important.

V. — LE PEUPLEMENT, L'INDUSTRIE ET LES PRODUITS

DU SOUS-SOL.

La population de la région de Mogador au recensement de mars 1931, est de 151.000 habitants où figurent seulement 984 Européens dont 77 ruraux.

Mogador, la seule ville de la région créée en 1760 par Mohamed Ben Abdallah et construite d'après les plans de l'Ingénieur Cornut « avec ses rues larges, droites, alignées, bien ouvertes, une spacieuse avenue egayée de jardins publics plantés de fleurs et d'arbustes » (6), est si gracieuse que les indigènes n'hésitèrent pas à l'appeler « Tsouira » (petit tableau). Sa population en diminution de 20 % sur le recensement de 1926 ne comprend plus que 14.636 habitants dont 744 Français, 163 étrangers, 5.468 Israélites et 8.161 Musulmans. La colonie juive relativement forte est surtout composée de courtiers venus pour la plupart du Sous à la fermeture d'Agadir. Ils ont accaparé le commerce et sont en relations suivies avec les maisons anglaises, parlent couramment l'anglais et le français et s'habillent à l'européenne. C'est grâce à eux que le port de Mogador a pu prendre et garder si longtemps une certaine prépondérance pour le commerce des articles indigènes comme les cotonnades, les sucres et les thés, et attirer ici tout le trafic du Sous et une partie de celui de Marrakech qui représente encore un cinquième du trafic total de ce port.

En dehors des industries domestiques (tissage de tapis, couvertures, etc...), l'activité industrielle de l'intérieur de l'arrière-pays est nulle.

A 80 kilomètres de Mogador, on trouve un gisement phosphatier qui s'étend au Sud du Tensif sur une vaste étendue. Si l'on est pas encore fixé sur ses limites exactes et sur son épaisseur, on sait que le minerai est d'une teneur exploitable (66,5 %) à peu près équivalente à celle des phosphates du Gantour et que son importance est de l'ordre de 500 millions de tonnes (7).

On est beaucoup moins fixé sur la valeur des mines métallifères de l'hinterland. Les travaux de recherches pour-

(6) DE PÉRIGNY. — *Marrakech et les ports du Sud*, p. 207.

(7) L. GRAUX, — *Le Maroc économique*, p. 315

suivis au Djebel Hadid sur un amas de substitution dans des calcaires jurassiques, n'auraient pas encore permis de trouver le prolongement du gîte. Sans préjuger des résultats de ces recherches, il est possible, qu'en dehors du Djebel Hadid, il existe en bordure du Haut Atlas des gisements de fer, de plomb ou de cuivre, ou d'autres minerais exploitables dont l'exportation pourrait se faire par Mogador.

VI. — LES IMPORTATIONS.

Depuis l'ouverture d'Agadir, Mogador n'est plus que la porte d'entrée des Haha Chiadma et, dans une faible mesure, celle de Marrakech et du Sous pour certaines marchandises comme les tissus qu'il reçoit directement des marchés européens, notamment d'Angleterre. Les principales marchandises qu'il importe en année normale sont les suivantes :

1) *Les produits d'alimentation.* — Sucre (13.000 T. valant 30 millions de frs) importé entièrement de France ; huile de soya (647.000 frs) ; farines et semoules (305.000 frs) ; sirops, confitures et autres produits sucrés (115.000 frs) ; riz (180.000 frs) ; boissons (370.000 frs) importées également en très grande partie de la Métropole ; thé (1.090.000 frs) importé, 43 % de France et le reste de Chine et d'Angleterre.

2) *Les lissus, laines, colons et fils* figurent pour 15.600.000 frs importés : 50 % d'Angleterre, 8 % de Belgique et le reste presque en totalité de France. Il est à noter que ce port, comme tous ceux du Sud, reçoit peu de tissus de laine.

3) *Les articles d'usage domestique.* — Bougies (2.180.000 frs) dont 89 % importées d'Angleterre ; savon (255.000 frs) ; produits chimiques (669.000 frs) importés de France ; allumettes (293.000 frs) importées 43 % de Belgique et 57 % d'Italie.

4) *Les ouvrages en métaux et en bois et matières diverses* qui englobent l'outillage, les pièces détachées, les meubles et les articles de ménage représentent en Iron 4 millions de francs, et viennent en grande partie de France et le reste d'Angleterre, d'Allemagne et de Belgique.

5) *Les matériaux de construction*, chaux et ciments (100.000 frs) importés de France ; le fer (150.000 frs) ; le bois (150.000 frs) de Tchécoslovaquie ; la houille (42.000 frs) d'Angleterre. L'Angleterre tient une bonne part du commerce d'importation des bougies et des tissus.

La place très restreinte qu'occupent les matériaux de construction aux entrées s'explique par le peu d'activité de Mogador et de sa région, et la valeur extrêmement réduite de l'outillage agricole importé est un indice du peu d'évolution des méthodes culturales et de l'absence de colons.

SECTION IV.

La Fonction Industrielle

L'activité industrielle de la ville de Mogador est des plus limitées, et celà, qu'il s'agisse d'industries indigènes ou européennes. Les premières sont représentées par la fabrication de plateaux de cuivre ciselés d'après les modèles exclusifs de Mogador, de précieux meubles en bois d'arac aux incrustations de citronnier ou de nacre : tables ajourées, armoires, fauteuils, coffrets, étagères, panoplies, etc... (8), qui habilement ajustés par les artisans musulmans jouissent d'une grande réputation et sont recherchés par les touristes au même titre que ceux de Salé.

Parmi les industries européennes, seules, celles de la pêche et du crin végétal méritent une mention spéciale.

Le quartier de pêche de Mogador qui s'étend du Cap Ghir à l'embouchure de l'Oued Tensif, dispose de 84 bateaux de pêche à voiles ou à rames montés par 224 pêcheurs indigènes. Matériel et personnel sont répartis en sept petits centres échelonnés le long de la côte ; mais 53 bateaux se trouvent à Mogador où se concentre la majeure partie du produit de la pêche.

Le rendement annuel est de 150.000 kg. environ, valant 550.000 frs, ce qui classe Mogador au sixième ou septième rang des ports de pêche. L'examen des statistiques montre

(8) DE PÉRIGNY. — *Les ports du Sud*, p. 207-208.

la grande variété des espèces de poissons, une quarantaine environ, pêchés dans les parages de Mogador. Les crustacés, homards et langoutes, y sont relativement abondants. Une partie du produit de la pêche est dirigée sur Marrakech. Tout le reste est immédiatement consommé sur place, ou séché et salé, selon les procédés rudimentaires, pour être conservé ; il n'existe dans la région aucune fabrique de conserves. En raison de l'éloignement des centres de consommation, de la richesse ichtyologique des parages et de la production d'huile locale d'olive et d'argan, des usines de conserves pourraient, semble-t-il, opérer ici dans des conditions avantageuses.

L'industrie du crin végétal est représentée par quelques usines européennes qui fournissent aux exportations annuellement de 1.400 à 3.000 T. dirigées sur : la Belgique (21 %), la France (18 %), les Etats-Unis (18 %), l'Allemagne (17 %), l'Italie (10 %), la Suède et divers pays.

La fonction industrielle du port est donc des plus limitées et aucune autre industrie de quelque importance ne paraît momentanément susceptible de s'y développer.

CONCLUSION

Mogador, port d'intérêt régional, amputé d'une partie de son hinterland d'abord au profit de Dakar par la construction des voies d'accès dans l'Afrique équatoriale, et plus gravement ces derniers temps par l'ouverture d'Agadir au trafic international, a vu diminuer très sérieusement son tonnage, surtout en 1930. Cependant, le fait que son trafic s'est sensiblement relevé en 1931 permet de supposer que la diminution de 1930 était due autant à la production déficitaire des céréales et à la crise économique qu'à la concurrence d'Agadir.

Une exploitation plus méthodique des possibilités agricoles et arboricoles de son arrière-pays procurerait un trafic plus abondant aux exportations et provoquerait des importations nouvelles destinées à faire face aux besoins accrus de la consommation que ne manque pas de stimuler,

même dans les milieux exclusivement indigènes, toute augmentation de prospérité. L'amélioration des voies d'accès en direction du Haut Atlas, et en bordure de ce massif serait aussi de nature à faciliter la mise en valeur de cette région qui, à tort ou à raison se prétend délaissée. La fonction industrielle du port pourrait être accrue par l'exploitation des richesses ichtyologiques des parages de Mogador et par l'installation d'usines de conserves qui trouveraient à bon compte sur place ou dans les régions voisines, l'huile et la main-d'œuvre nécessaires.

Mais il n'est pas douteux que la mise en valeur des gisements de son arrière-pays serait seule de nature à assurer à Mogador une activité sérieuse. Or, cette mesure qui suppose l'équipement préalable du port n'est pas envisagée actuellement. Aussi, on ne saurait trop féliciter ceux qui, ne se contentant pas d'attendre la mise en œuvre encore très problématique des richesses minières, proposent d'exploiter les avantages touristiques incontestables de cette ville, qui réunit au charme de son pittoresque, la pureté de son ciel, la douceur et l'uniformité de son climat. D'après Ludovic de Campon : « la douceur du climat atteint à Mogador son maximum » (9). Les températures moyennes maxima varient entre 10 et 23° et les moyennes minima ne descendent pas au-dessous de 10°. En juin le thermomètre ne dépasse jamais 21°.

Mogador déjà fréquenté par les touristes étrangers avant la guerre, peut être à la fois une station d'hiver et une station d'été et devenir un port touristique. Enfin, il est à présumer que sa situation commerciale dans le Sud sera, malgré les amputations de son arrière-pays, énergiquement défendue par l'habileté de ses courtiers.



(9) DE PÉRIGNY. — *Marrakech et les ports du Sud*, p. 217.

CHAPITRE TROISIEME

Le Port d'Agadir

SECTION I

Historique - Physionomie actuelle

I. — HISTORIQUE

La baie d'Agadir serait un des sites les plus anciens de l'humanité. Les hommes préhistoriques auraient laissé des silex taillés et des débris de coquillage dans les grottes aux flancs des collines du Cap-Ghir (1). Mais la première installation dont l'histoire ait gardé trace fut l'œuvre des Portugais. Au ^{xv}^e siècle, attirés par la richesse ichtyologique des eaux de ces parages et en vue d'assurer la sécurité de leurs marins, ils construisirent au pied de l'éperon montagneux qui domine la baie, une forteresse qu'ils dénommèrent Santa-Cruz du Cap-Ghir, ou Santa-Cruz de Berbera pour distinguer cet établissement de celui que les Espagnols avaient fondé en 1476 un peu plus au Sud sous le nom de Santa-Cruz de Mar-Pequenâ.

Il semble aussi qu'au début de leur installation, les Portugais aient eu en vue de conquérir à la religion chrétienne des populations indigènes, ce qui dut accroître l'hostilité de ces dernières. Aussi, l'occupation portugaise ne put s'étendre au delà des limites de la place et ne rendit guère florissantes les relations commerciales. Leur situation était si difficile et si coûteuse que dès 1534 le roi Jean V envisageait l'évacuation complète du pays. En 1541, la place fut reprise par le Sultan du Maroc. Mais, en raison des avantages de sa position géographique et de sa rade, la seule qui, sur cette côte inhospitalière offrit

(1) J. ROUCH. — « Le port d'Agadir ». — *Revue générale des sciences* du 15 octobre 1931, p. 547.

un abri quelque peu convenable, Santa-Cruz ne tarda pas à attirer à nouveau les négociants européens. Les chefs indigènes, suzerains du Sultan ou indépendants encouragèrent d'ailleurs le commerce, qui leur procurait, grâce aux droits de douane, de fructueuses ressources. Vers 1617, l'un d'eux, le Santon Sidi-Ali, particulièrement favorable au commerce européen, recevait bien les commerçants et assurait la sécurité des transactions, avantage que l'on ne rencontrait au même degré dans aucun des ports placés sous la souveraineté du Sultan (2).

Dès le xvr^e siècle, aux Espagnols et aux Portugais qui en fait, n'avaient jamais cessé de fréquenter Agadir, se joignirent les Français dont les relations commerciales avec le Sous prirent, à partir de 1550 une certaine importance. Ils y importaient surtout des draps de couleur précédemment fournis par l'Espagne. Puis ce fut le tour des Anglais dont la concurrence menaça particulièrement la prédominance des Portugais. Ces derniers par suite de la décadence de leur marine, désertèrent cette rade et furent remplacés par les Hollandais, « devenus alors les véritables rouliers de la mer ». De 1644 à 1651, l'amiral Ruyter, opérant pour le compte d'armateurs de Flessingues vint mouiller 6 fois à Santa-Cruz. Durant ses séjours, son bateau « La Salamandre » ne fut pas exempt de risques.

Santa-Cruz était alors, non seulement le débouché du Sous et de l'extrême Sud marocain, mais aussi de Marrakech, du Niger et du Soudan. On y débarquait des draps, des toiles, des rouenneries, des épices, du fer, des bois. On s'y procurait en échange, du sucre, des dattes, de la cire, des amandes, des peaux brutes, de la gomme arabique, de l'indigo, des plumes d'autruche et même de l'or. Les plantations de canne à sucre, nombreuses dans le Sous, ne disparurent qu'au milieu du xvr^e siècle devant la concurrence du Brésil, du Mexique et des Antilles. Quant à l'or, apporté par les caravanes du Soudan, il cessa à partir de 1680 de donner lieu à un trafic intéressant. Les marchandises européennes étaient en principe vendues en gros à des commerçants maures ou juifs qui les expédiaient à leurs associés installés à Taroudant, à Marrakech et à Ilich.

(2) *Maroc maritime* du 15 mars 1930, p. 7.

A partir de 1659, date de la mort de Sidi Ali, le Sous devint le théâtre de luttes intestines entre les chefs indigènes et le Chérifs, luttes qui devaient compliquer les incursions des corsaires et les prétentions audacieuses des Danois. Aussi, le commerce s'en ressentit très sérieusement et les négociants européens ne furent plus à l'abri des vexations ; et, en 1706, ils durent se réfugier, pour peu de temps il est vrai, aux Canaries. Déjà, en 1687, d'après l'Indendant de marine Vauvray, il n'y avait plus à Santa-Cruz que trois maisons françaises dont la principale était celle de Legendre. Le commerce quoiqu'en décadence marquée, se poursuivait cependant avec des hauts et des bas jusqu'en 1773, date à laquelle le Sultan Sidi Mohamed Abdallah, ferma Santa-Cruz et invita les marchands européens à transporter leur commerce à Mogador. En dédommagement, il leur promit, d'après Chénier, des exemptions et des rabais sur les frais de douane qui ne furent jamais scrupuleusement observés.

Parmi les mobiles attribués à Sidi Mohamed pour la suppression du port d'Agadir figure « le désir de punir, en ruinant leur commerce, les habitants d'une région qui entraînait trop souvent en révolte contre son autorité, et aussi celui de transporter à proximité de sa résidence le centre de ravitaillement du Sous par mer, ce qui lui permettait de mettre la main sur le commerce de cette région et d'empêcher l'importation des armes et des munitions destinées aux tribus dissidentes ». Agadir qui durant plus de deux siècles avait occupé une place si importante dans les relations commerciales du Maroc avec l'Europe ne devint plus qu'un gîte d'étape sur la route suivie par les caravanes se rendant à Mogador, nouvelle échelle du Sous. La rade ne fut plus fréquentée que par quelques barques de pêcheurs indigènes, et en 1789 le médecin anglais Lemprière donne d'Agadir le tableau suivant : « c'est maintenant une ville déserte, il n'y a plus qu'un petit nombre de maisons qui tombent en ruines ».

Il ne fut plus question de la rade d'Agadir jusqu'à la fin du XIX^e siècle où des commerçants allemands, à la tête desquels se trouvaient les frères Mannesmann s'installèrent dans le Sous et y accaparèrent les terrains agricoles et miniers et le commerce. Ils y pratiquèrent même plus

tard, sur une grande échelle, le commerce des armes et munitions, y nouèrent des intrigues afin de gêner notre progression au Maroc.

En 1910, le capitaine de vaisseau Senès, commandant la division navale se rendit à Agadir pour appuyer la réclamation de Louis Gentil le célèbre explorateur qui y avait été molesté. Notre visite, malgré son caractère platonique, fut mal vue des Allemands qui considéraient le Sous comme leur fief. En juillet 1913, le Gouvernement allemand prétextant que les intérêts économiques de ses nationaux étaient mis en danger par la fermentation des tribus de la contrée, envoya mouiller devant Agadir la canonnière « Panther » bientôt remplacée par le croiseur « Berlin ». Ce « coup de claron » tira Agadir de l'oubli dans lequel il était plongé depuis longtemps, et cette rade devint l'une des principales préoccupations des chancelleries européennes. Guillaume II ne retira son navire de guerre que lorsqu'il eut obtenu, en échange de notre pleine liberté politique au Maroc, des compensations en Afrique Equatoriale.

Les troupes françaises débarquèrent pour la première fois à Agadir, le 15 juillet 1913 et prirent possession de la Kasbah sur « laquelle flottera désormais le drapeau français » (3).

C'était alors une petite bourgade de pêcheurs enfermée dans une enceinte crénelée sur l'éperon rocheux qui domine la baie. Un village indigène, Founti, qui s'était construit en contre-bas autour d'un marabout, devint le noyau de la ville nouvelle.

Pendant la guerre, pour prévenir ou empêcher les tentatives de débarquement par l'intermédiaire des sous-marins allemands, et le trafic clandestin des armes et munitions destinées aux rebelles, le Gouvernement français, fit exercer une surveillance active autour d'Agadir qui devint ainsi peu à peu une base navale. On y construisit un appontement pour permettre aux barcasses d'accoster à toute heure de la marée et un dépôt de charbon y fut créé. En 1917, Agadir fut même doté d'aviation pour mieux surveiller les sous-marins. Les opérations entreprises dans le

(3) J. ROUCH. — « Le port d'Agadir ». — *Revue générale des sciences* du 15 octobre 1931, p. 547.

Sous donnant au port une grande activité, on envisagea la construction d'une digue nouvelle et même la création d'un véritable port de 80 ha, avec terre-pleins et quais. La fin de la guerre empêcha la réalisation de ce projet grandiose, en 1918 la digue n'avait qu'une centaine de mètres (4).

II. — PHYSIONOMIE ACTUELLE

Le port d'Agadir est d'après J. ROUCH, dans un endroit moins favorable au point de vue nautique que le mouillage dit de la « crevasse » situé à 15 milles plus au Nord, qui complètement abrité par le Cap-Ghir des vents du Nord et du N.-E., vents dominants, est, sans doute, le meilleur mouillage de toute la région » (5).

La baie d'Agadir est complètement ouverte aux vents d'Ouest et du S.-O. qui soufflent parfois très fort, surtout en hiver. La forte houle qu'ils soulèvent est très dangereuse, et oblige les navires mouillés à dérader au plus vite. Le célèbre amiral hollandais Ruyter, au cours des visites qu'il fit à Agadir au ^{xvii}^e siècle avait consigné dans son journal de bord l'observation suivante : « Dans cette rade il faut se méfier des vents du S.-O. et de l'O.-S.-O., car la violence de la mer devient telle qu'on risquerait d'y périr corps et biens ». Les navires sont ainsi contraints parfois de repartir avec leur chargement après avoir attendu plusieurs semaines au large. La mer, généralement belle d'avril à octobre, défavorable de novembre à mars, est difficile pour les opérations d'aconage en décembre, janvier et février, mais avec de belles accalmies. La brume est fréquente dans la baie en été. Toutefois, les communications avec le rivage restent difficiles même par beau temps, car la brise de mer qui souffle pendant le jour crée un fort ressac, une véritable barre, rendant l'accostage presque impossible. Les nombreux rochers qui parsèment la plage compliquent encore la situation. Aussi, les accidents au débarquement sont assez nombreux.

La marée est d'une amplitude de 2 m. 70 aux vives eaux. La plage s'incline doucement, et les grands fonds sont

(4) J. ROUCH. — « Le port d'Agadir ». — *Revue générale des sciences* du 15 octobre 1931, p. 547.

(5) J. ROUCH. — « Le port d'Agadir ». — *Revue générale des sciences* du 15 octobre 1931, p. 545.

loin ; ceux de — 8 m. seraient à plus de 800 m. du rivage. La construction d'un grand port à Agadir se présenterait donc comme à Casablanca dans des conditions très onéreuses, avec cette aggravation que les ressources du Sous et de l'extrême-Sud marocain n'ont rien de comparable à celles de la Chaouia et du Tadla.

En l'état actuel, ce port ne comporte qu'une amorce de jetée, orientée N.-S., longue de 202 m. par des fonds de 4 m. 50 à l'extrémité. Sur le côté Est de cette jetée, il existe pour l'accostage des barcasses, un quai de 95 m. avec cale de débarquement. Il y a également une deuxième cale perpendiculaire à la jetée à son enracinement, mais elle ne peut être utilisée qu'à marée haute et par très beau temps. En outre, un courant vers le Nord ensable constamment la digue et rend plus difficiles encore les communications avec la terre qui, souvent contrariées par la houle ne deviennent possibles qu'au voisinage de la pleine mer (6). Une voie de 0 m. 60 relie les quais à trois magasins couvrant 2.000 m².

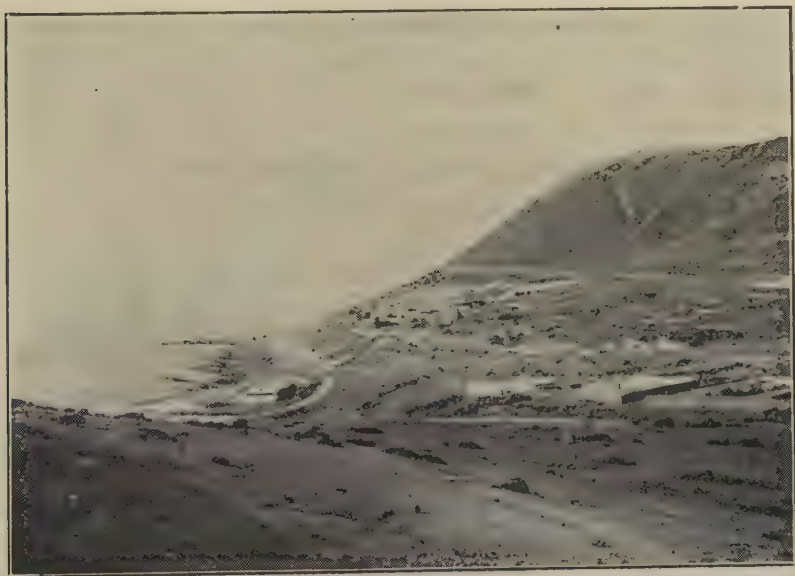
Les bateaux qui fréquentent le port mouillent au large de la jetée. L'embarquement et le débarquement des marchandises sont faits par les Travaux publics qui assurent l'aconage et l'exploitation du port. L'outillage dont il dispose : 16 barcasses, une grue fixe de 6 t. et une grue roulante de 3 t., une grue titan, une vedette, ne permet guère à ce port de faire face à un trafic supérieur à 40 ou 50.000 tonnes par an.

De vastes travaux sont projetés. Le jetée actuelle serait prolongée dans la direction du S.-E. parallèlement à la côte jusqu'à 2.000 mètres. Une jetée transversale partirait du rivage au pied du ravin de Tidli, perpendiculairement à la grande jetée, et se dirigeant vers le point 1.500 de celle-ci, fermerait ainsi le port au S.-E. Le port de pêche serait près de l'enracinement de la grande jetée. On prévoit également l'emplacement des môles du commerce (15 ha), des minerais, des charbons et mazout, ainsi que l'emplacement de la gare maritime, etc... (7). L'emprunt de 1932 attribue à Agadir 18 millions de francs destinés

(6) J. ROUCH. — « Le port d'Agadir ». — *Revue générale des sciences* du 15 octobre 1931, p. 548.

(7) DE MAZIÈRE et CÉLÉRIER. — *Revue de géographie marocaine*, décembre 1930, p. 168.

au prolongement de la jetée, au quai à caboteurs et à l'outillage. Cette somme doit, paraît-il, être considérée « sous l'angle de travaux d'attente et de prémices au premier établissement d'un port... » (8). Nous allons rechercher au cours de l'étude des différentes fonctions du port si sa situation géographique et les ressources de son arrière-pays justifient bien la mise en chantier d'un projet d'une telle envergure.



AGADIR : Vue générale. (Cliché Cassuto)

SECTION II

La Fonction Commerciale

Si dans le passé, Agadir joua le rôle de port de refuge pour les bateaux de pêche opérant dans ses parages, parfois pour les navires qui assuraient le service des lignes de l'Europe aux Indes, et, s'il fut même une place commer-

(8) J. LE NABEC. — Rapport sur le projet d'emprunt quinquennal, budget 1932 : Travaux publics.

ciale et un des principaux entrepôts du Maroc, son rôle sous ce rapport est à peu près nul actuellement.

Et Agadir réunit peu de conditions favorables à la fonction commerciale proprement dite. Sa situation géographique à l'extrême Sud du Maroc qui en fait le dernier havre de l'Afrique Septentrionale sur la route maritime de Tanger ou de l'Europe Occidentale à Dakar est un avantage certain, mais suffira-t-il à lui attirer les navires fréquentant ces lignes ? Même en admettant qu'il soit un jour doté de bassins abrités, de quais, d'outillage et d'approvisionnements en combustibles, cela paraît assez douteux. Ses relations maritimes actuelles sont des plus limitées.

I. — RELATIONS MARITIMES ET MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

Agadir n'est fréquenté que par les compagnies suivantes : La Cie de Navigation Paquet qui assure un service régulier de quinzaine avec des bateaux venant de Marseille et de la côte marocaine ; la Cie Générale Transatlantique ; la Cie Bland Line ; la Cie espagnole Castella ; la Cie Orano-Marocaine et Mazella ; la Société Anonyme de Gérance et Armements « S.A.G.A. ». Ces cinq dernières compagnies assurent aussi des services irréguliers.

Le mouvement de la navigation de 139.000 tx et 169 navires en 1930 a regressé à 106.000 tx et 115 navires en 1931. Au point de vue nationalité, ce tonnage se répartit ainsi : France (66 %), Allemagne (14,6 %), Angleterre (3,2 %), Espagne (2,2 %), divers (14 %).

Par son mouvement maritime, Agadir occupe le septième rang, mais la part du cabotage (88.000 tx) y est très forte ; et celle du mouvement en droiture, plus faible que dans aucun autre port marocain est seulement de 17 % du tonnage total des entrées.

II. — MOUVEMENT COMMERCIAL

Le tableau du mouvement commercial ci-après, montre que le trafic du port a augmenté assez rapidement de 1927 à 1929, année où il atteint son maximum avec 38.545 t. Mais au cours de ces deux dernières années son tonnage a

diminué de 30 % et en 1931 il représente à peine 1,08 % des marchandises manipulées dans les ports de la zone française. Cependant Agadir se classe au septième rang et dépasse sensiblement Mogador.

*Tonnage des marchandises manipulées (entrées et sorties)
à Agadir de 1925 à 1931.*

Années	Importations (tonnes)	Exportations (tonnes)	Totaux (tonnes)
1925	2.229	310	2.539
1926	2.215	239	2.454
1927	11.639	405	12.044
1928	15.388	2.542	17.930
1929	33.486	5.059	38.545
1930	7.700	25.100	32.800
1931	13.000	14.230	27.230

Jusqu'en 1929 la plus grande partie de son trafic était représentée par les importations qui, cette année-là, se répartissaient ainsi : céréales 62 %, sucres 19 %, chaux et ciments 7 %, farines, semoules, boissons, alimentation et divers 12 %. A partir de 1930 par contre, les sorties prédominent, mais ne comprennent guère que des marchandises pauvres : du bois de tizra (14.308 t. valant 3.552.000 frs en 1931), de la graine de ricin et quelques tonnes de peaux.

Quoiqu'il en soit, il s'agit là de chiffres bien modestes qui ne nous permettent guère de déduire les possibilités d'avenir d'Agadir, celles-ci doivent être recherchées plutôt dans l'étude de son arrière-pays qui relève de sa fonction régionale.

SECTION III

Fonction Régionale

La totalité des marchandises manipulées dans le port d'Agadir, excepté quelques tonnes de houille absorbées par

le ravitaillement des navires, est destinée à Agadir même, à son arrière-pays, ou en provient. Pendant plusieurs années, le trafic du port sera alimenté aux entrées par des matériaux de construction, l'outillage et les objets nécessaires à l'équipement économique de ce pays, encore dépourvu de routes, de bâtiments publics et de tout ce qu'exige l'installation de la colonie européenne. Mais ensuite, le mouvement commercial d'Agadir comme celui des autres ports, sera fonction de ses relations terrestres, des capacités de production et des facultés d'absorption de son arrière-pays.

I. — RELATIONS TERRESTRES

Le Sous est une des régions les moins favorisées du Maroc Occidental au point de vue des communications. Il n'y a en effet, que deux routes principales aboutissant à Agadir : la route côtière d'Agadir-Mogador (181 km.) et celle d'Agadir-Marrakech par Taroudant et le Goundafa. Il paraît indispensable d'assurer la liaison routière d'Agadir avec Tiznit située à l'embouchure de l'oued Massa et de prolonger la route d'Agadir-Taroudant jusqu'au Sous supérieur pour desservir la région de Ras-el-Oued, l'un des coins les plus fertiles de la dépression du Sous. Quant aux voies ferrées qui sont inexistantes actuellement, leur construction paraît subordonnée à la richesse et aux possibilités d'exploitation des gisements miniers. En tout cas, il n'est pas douteux que même la construction du seul réseau routier, en facilitant la circulation des produits, aura pour conséquence d'accroître l'activité commerciale intérieure et extérieure.

II. — L'ARRIÈRE-PAYS : LE SOUS ET L'EXTRÊME-SUD

Agadir situé à l'embouchure de l'oued Sous est le débouché naturel de toute la dépression du Sous, des pentes méridionales de l'Atlas Occidental, de l'Anti-Atlas et du Draa inférieur, régions qui, avant l'ouverture d'Agadir, avaient pour port Mogador. Toutefois, la vallée du Sous en amont de Taroudant est encore sous l'influence économique de Marrakech, en raison de l'absence de routes vers la côte et

de l'attraction naturelle qu'exerce la capitale du Sud, gros marché où les indigènes peuvent facilement écouler leurs productions et se ravitailler en marchandises d'importation. La construction de voies d'accès vers la mer rendra à Agadir, à peu près la totalité du trafic de son hinterland naturel. Mais parmi les régions qui composent celui-ci seuls la dépression du Sous et les avant-monts qui l'encadrent ont une valeur économique appréciable, car le bassin du Draa presque inhabité ne sera jamais qu'un très faible appoint pour le port. La plaine du Sous orientée E.-O. forme un triangle qui a sa base à l'Océan et dont Agadir est l'un des sommets. D'Aoulouz sur le Sous supérieur à Agadir, elle mesure environ 150 km. et sa superficie entre le Grand Atlas Occidental et les plissements du Petit Atlas couvre environ 3.000 kilomètres carrés (9). Cette région est formée par la superposition de trois terrasses qui s'étagent vers l'intérieur parallèlement à la mer : la plaine du littoral entre l'oued Sous et Aglou 80 à 100 m. d'altitude, le plateau Chtouka aux approches de Tiznit, où apparaissent les « tirs », et la montagne qui se soude au djebel Siroua.

Cette région a une pluviométrie très faible (inférieure à 200 m/m par an), répartie en 50 jours, de novembre à janvier ; de plus cette pluviométrie est très irrégulière ; en 1929 il n'est tombé que 60 m/m d'eau dans toute l'année. La température y est plus élevée que dans la plaine de Marrakech, le Petit Atlas ne constitue pas un obstacle au passage du vent d'Est, le « chergui » qui soufflant fréquemment en été gêne la végétation. Le Sous est loin d'être le « paradis terrestre », le pays miraculeux dont nous parle de FOUCAULT, La richesse agricole y est essentiellement soumise aux caprices de la pluviométrie et aux ressources aquifères du du sous-sol. Les pluies, sauf sur la côte, ne suffisant pas pour assurer la végétation, la vie économique se trouve limitée aux parties irrigables. Dans la partie dénommée Ras-el-Oued, sur une plaine de 20 à 30 km. de large, 1/10 est irrigué, et en aval de Taroudant, où la vallée du Sous est large de 35 à 40 km. la portion irriguée est de 1/15. On trouve encore des îlots irrigués chez les Chtouka et les Haoura, où la nappe souterraine paraît de quelque impor-

(9) G. HARDY et J. CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 154.

tance et assez peu profonde. Partout ailleurs, il n'y a que quelques taches sporadiques de cultures concentrées autour des points d'eau ou des norias installées par les indigènes.

III. — LES PRODUITS DU SOL

1^{re} *Les céréales et légumineuses.* — La production agricole du pays est en général insuffisante pour assurer la subsistance des habitants du Sous. En 1929, il a été importé 21.182 tonnes de céréales et 833 tonnes de farines et semoules, représentant ensemble 65 % des importations.

Le tableau ci-après nous donne une idée des possibilités agricoles du Sous.

Etat des cultures pratiquées dans la région d'Agadir en 1929. 1930 et 1931

Nature des produits	Hectares ensemencés en			Part des Européens en 1930	Production totale en quintaux			Rendements à l'hectare en		
	1929	1930	1931		1929	1930	1931	1929	1930	1931
Blé dur	2.811	4.099	5.228	4	42.323	3.679	48.371	4.5	3.3	3.5
Blé tendre	42	3	96	»	11	2	600	2.4	0.6	
Orge	20.835	14.490	64.379	19	50.910	62.688	440.980	2.4	4.3	6.3
Maïs	8.603	7.096	18.632	»	94.318	72.288	39.884	10.9	10.0	2.1
Sorgho	276	204	361	»	1.070	1.676	180	3.9	8.2	0.5
Fèves	884	502	25	»	8.235	4.561	83	9.6	8.9	3.3
Pois chiches	1	4	47	»	1	1	177	4.0	4.0	3.9
Cultures maraîchères ...	1	3	412	3						
Totaux.....	33.393	23.401	89.180	23						

Le Sous est avec Mogador la région du Maroc qui donne les plus mauvais rendements en céréales.

2° *L'arboriculture et les produits forestiers.* — Malgré la sécheresse, l'hinterland d'Agadir est assez bien partagé au point de vue de l'arboriculture. L'olivier réussit très bien dans le Sous, où on en trouve 578.000 pieds, répartis dans la vallée du Sous, principalement autour de Taroudant et le long de l'oued Massa. D'après A. GRUVEL, la production d'huile d'olive actuellement très faible pourrait être portée à un million de litres en industrialisant la fabrication (10).

L'arganier couvre de vastes étendues sur les plateaux et le flanc des montagnes, et devrait d'après M. GRUVEL donner une quantité d'huile égale à celle des oliviers, huile qui pourrait être utilisée par les usines de conserves pour la fabrication des produits de 2^e et 3^e catégories.

Les amandiers sont abondants sur les flancs de l'Atlas Occidental et dans l'Anti-Atlas où ils s'élèvent très haut. On les trouve encore chez les Ida ou Tanan, les Aït Mzane. Le contingent attribué à la région d'Agadir est de 338.000, mais l'exportation des amandes continue à se faire par Mogador.

Les orangers au nombre de 18.000 concentrés dans les vallées irrigables, surtout autour de Taroudant, produisent en quantité appréciable des fruits réputés. Leur écoulement sera facilité par la création de voies de communication, mais leur exportation, en admettant qu'elle soit un jour envisagée, ne saurait constituer un fret important. On trouve encore dans le Sous 90.000 palmiers-dattiers qui viennent bien mais dont le fruit mûrit mal; 162.000 figuiers et arbres divers et 8.000 pieds de vigne.

Ici, comme dans la région de Mogador, toute l'arboriculture est entre les mains des indigènes.

Il existe des peuplements de thuya dans la partie Ouest du Grand Atlas, mais le Sous est surtout une région de production de tizra dont les exportations en 1930 ont atteint 24.791 t. (6.336.000 frs). Ce produit qui représente 98 % des exportations d'Agadir est dirigé sur la France (47 %), l'Italie (22 %), l'Espagne (17 %), les Pays-Bas (12 %) et l'Allemagne (2 %).

(10) A. GRUVEL. — *Le Sous et ses productions*, p. 18.

3° *Les cultures riches.* — L'Oued Draa et le Sous produisent des fleurs sèches qui sont dirigées sur le marché de Marrakech ; le ricin pousse à l'état sauvage et constituera peut-être une production intéressante. Le bananier pourrait semble-t-il, s'acclimater à Agadir, où les hivers sont cléments ; toutefois, cette culture demande en plus de très bons terrains, des fumures abondantes, une grande quantité d'eau ; c'est là l'obstacle difficile à surmonter ici. La canne à sucre que le Sous produisait autrefois viendrait probablement encore, mais il ne semble pas qu'il y ait intérêt à ressusciter une culture qu'on dut supprimer parce qu'elle ne put résister à la concurrence du Brésil et du Mexique. Quant au coton, sa culture ne saurait être avantageusement envisagée que s'il devenait possible d'accroître sérieusement les ressources en eau. Certains prétendent qu'il serait facile d'implanter dans le Sous des cultures maraîchères en quantité suffisante pour alimenter les usines de conserves éventuelles d'Agadir pendant la morte saison. La pauvreté en eau du Sous ne permet guère de partager cet optimisme, et il est à présumer que la production maraîchère restera à peine suffisante pour ravitailler les populations locales.

IV. — L'ÉLEVAGE

L'hinterland d'Agadir, pauvre en céréales n'est pas mieux partagé pour l'élevage. Le cheptel comprend 74.000 bovins en très mauvais état par suite de l'insuffisance des pâturages et du manque d'eau, et 125.000 ovins ; par contre les troupeaux caprins (276.000 têtes) est important. Il y a encore 20.000 ânes, 2.300 chevaux, 2.300 mulets et 5.400 chameaux.

La plupart des produits de l'élevage, laines et peaux, sont utilisés pour les besoins locaux, à l'exception toutefois des peaux de chèvres très réputées qui sont expédiées, partie sur Marrakech, partie sur la côte. En 1930, Agadir en a exporté 21 tonnes valant 427.000 frs. Le développement de l'élevage est lié à l'amélioration des pâturages, qui dépend elle-même comme l'agriculture de la question de l'eau.

Ainsi, au point de vue agricole, étant donné que la sécheresse est la caractéristique principale du climat de l'arrière-

pays d'Agadir, même du Sous, on ne saurait escompter une augmentation notable de la production, ni un développement sérieux de la colonisation dans cette région. Seuls, des travaux hydrauliques, importants, coûteux et de longue haleine seraient susceptibles de remédier dans une certaine mesure, à cet état de choses. Ceux dont il est vaguement question actuellement n'ont pour but que l'alimentation en eau des centres urbains, des hommes et des troupeaux. L'irrigation ne pourra jamais être pratiquée que sur de très faibles étendues, étant donné la pluviométrie de la région.

Le port d'Agadir ne doit donc pas compter pour alimenter son trafic sur la production agricole du Sous, et encore bien moins sur celle des autres parties de son hinterland. Cette production s'est jusqu'à ce jour, montrée insuffisante à faire face aux besoins locaux.

V. — LE PEUPLEMENT, L'INDUSTRIE ET LES PRODUITS DU SOUS-SOL

La population de l'hinterland d'Agadir plutôt en décroissance, ne dépasse guère 200.000 habitants dont 1.700 Européens presque tous militaires ou fonctionnaires, concentrés à Agadir et à Taroudant. La densité moyenne très faible est d'environ 10 habitants au kilomètre carré. La population indigène n'est sédentaire que dans les vallées. Les seules manifestations industrielles de l'hinterland, les pêcheries d'Agadir mises à part, se rencontrent à Taroudant, petite ville de 9.476 habitants (42 Européens), qui fabrique des cuivres, de la chaudronnerie, des poignards, des babouches, des sacs, des poteries et autrefois des armes. Mais ces articles n'intéressent que la population indigène et le touriste et ne sauraient entrer en ligne de compte pour l'évaluation du trafic. Le développement industriel de ces régions reste intimement lié à leur richesse minière.

On sait depuis longtemps qu'il y a des minerais dans le Sous, la plupart des relations anciennes concernant le Maroc, l'histoire de Moulay Rachid et de Moulay Ismaël par Mouette en 1783, le récit du chirurgien anglais Lemprère au XVIII^e siècle, et bien d'autres, ont signalé tour à

tour l'existence de minerais de fer, de plomb, de cuivre dans l'Atlas et dans les environs de Taroudant. Chénier, le père du poète, qui fut Consul de France au Maroc, écrivait notamment : « Il est probable que les montagnes de l'Atlas renferment des minerais... On connaît quelques mines de fer dans la partie du Sud... Il y a aussi aux environs de Sainte-Croix des mines de cuivre... ». Un voyageur enthousiaste, Léon Godard, disait en 1860 : « l'or étincelle au Sous dans le lit des rivières ». Plus près de nous, les explorateurs et géographes : de Foucault, de Segonzac, Brives, qui ont parcouru le Sous nous parlent également de sa richesse minière. Il est établi qu'on trouve sur les marchés des spécimens de minerais de cuivre, de fer et de plomb apportés par les indigènes. Mais toutes ces indications ne renseignent ni sur la valeur du minerai ni sur l'importance des gisements. Quant aux prospections des Allemands, notamment des frères Mannesmann dont il a été beaucoup parlé, on ne sait rien sur le résultat de leurs recherches, « Ce qui a pu laisser supposer qu'elles autorisaient les plus grands espoirs, c'est l'empressement qu'ont mis leurs agents à acquérir les terrains » (11). Nous savons actuellement que cet empressement s'explique par des visées politiques. Le Gouvernement Allemand désirait se créer, à tout prix, des intérêts dans le Sous afin de pouvoir justifier un jour ses revendications diplomatiques au sujet de ce pays. L'intervention des Allemands exploitée plus tard dans une large mesure par les spéculateurs qui voyaient dans le Sous un nouveau Klondyke a établi sa réputation de richesse minière. La réalité est tout autre. D'après GOULVEN, « les indigènes ont extrait un peu de plomb du Djebel Inter et du cuivre à Taroudant », et il y aurait au dire des Sousi des affleurements de plomb, de cuivre, de pyrites de fer et de cuivre mêlés et de zinc sous forme de calamines (12). Un ingénieur venu à Taroudant aurait été déçu par les très minces filons de cuivre que lui auraient présentés les indigènes. D'après M. ANTRAYGUES, les gisements de minerai de plomb, de zinc et de cuivre ne semblent pas devoir fournir au port d'Agadir un trafic important ; on n'escompterait guère que 5 à 6.000 t. par an.

(11) R. ANTRAYGUES. — *Maroc maritime* du 15 mars 1930.

(12) GOULVEN. — *Le Maroc : Les ressources de ses régions*, p. 129.

C'est sur le manganèse que seraient fondés actuellement tous les espoirs. Il y a quatre gisements: ceux de Tasdremt, de Bachkoun, d'Iriri et d'Imini. C'est à Tasdremt situé près d'Aoulouz et à 80 km. en amont de Taroudant que la reconnaissance serait le plus avancée. Le tonnage du minerai serait de 500.000 t. environ et sa teneur 49 à 51 %. A Bachkoun, le minerai serait plus riche (55 à 60 %), mais les recherches plus difficiles et plus coûteuses. Imini entre le Telouet et Ouarzazat aurait le minerai le plus riche (60 à 62 %), mais son éloignement rend l'exploitation tout à fait aléatoire. Il y a tout lieu de craindre que les frais d'extraction et de transport terrestre dépassent la valeur du minerai. D'ailleurs le gisement d'Imini situé à 320 ou 340 km. du port de Safi par le Telouet n'est déjà plus dans l'interland d'Agadir, dont il est distant de 400 km. et il ne saurait justifier la construction d'un chemin de fer à voie normale dont le tracé serait actuellement à l'étude, et qui serait considéré comme l'amorce de la rocade du Sud Marocain (13) ou ceinture d'acier « Agadir-Bouarfa ».

Il est possible qu'on trouve un jour dans la dépression du Sous ou dans les régions montagneuses qui l'encadrent, des minerais de fer et même du charbon exploitables. Mais on n'a encore sur la richesse et les possibilités d'exploitation de gisements de cette nature que des renseignements imprécis. Les prospections faites dans les environs de Taroudant au sujet de gisements de charbon ne paraissent pas avoir donné les résultats espérés, si l'on s'en tient à la prudente réserve observée par la presse, même au moment de l'emprunt, sur cette importante question.

Il serait bien prématuré de chiffrer, si approximativement soit-il, le tonnage à escompter des richesses du sous-sol de l'arrière-pays d'Agadir, et comme l'indique M. Antraygues, Directeur des Services de la Marine Marchande au Maroc : « c'est donc encore l'aléa le plus entier qui plane sur l'avenir minier du Sous » (14).

(13) DE MAZIÈRE et J. CÉLÉRIER. — « Le Sous ». — *Revue de géographie marocaine*, décembre 1930, p. 171.

(14) R. ANTRAYGUES. — *Maroc maritime* du 15 mars 1930, p. 17.

SECTION IV

Fonction Industrielle - La Pêche

S'il convient d'accueillir avec une certaine réserve les séduisantes supputations faites sur les ressources agricoles et même minières de la région d'Agadir, il ne semble pas qu'il faille faire preuve d'une réserve aussi grande en ce qui concerne l'avenir de l'industrie de la pêche maritime. Les eaux du Sud marocain ont, de tout temps, passé pour être très riches en poissons d'espèces variées et n'ont jamais cessé d'être exploitées par les pêcheurs européens.

De nombreux historiens et navigateurs de nationalités diverses : l'historien Italien Ça Da Mosta, le Cosmographe portugais Duarte Pacheco Pereira au ^{xvi}^e siècle, le peintre hollandais Andrian Matham en 1641, Jean Maquet sous Henri IV et Louis XIII, André Chenier en 1787, vantent la richesse ichtyologique des eaux des parages d'Agadir. Nous savons que l'installation des Portugais à Santa-Cruz avait avant tout, pour but, la protection de leurs bateaux de pêche. L'Espagne, dans les traités qu'elle conclut avec les Sultans du Maroc, fit toujours reconnaître à ses nationaux des droits privilégiés concernant l'exercice de la pêche. Les eaux de la région d'Agadir sont aussi exploitées par les Indigènes, pourtant si peu marins dans le reste du Maroc et qui consomment généralement peu de poisson ; tandis qu'ici, ils vivent du produit de leur pêche. Ces habitudes, qui remontent peut-être aux temps pré-historiques, si l'on se base sur les coquillages trouvés dans les grottes du Cap-Ghir (1), peuvent s'expliquer par la production déficitaire de la région en produits agricoles, ce qui aurait obligé de tout temps les habitants à exploiter les richesses de la mer.

Aujourd'hui, il existe dans le quartier de pêche d'Agadir près de 400 pêcheurs berbères, qui se répartissent en une dizaine de centres — dont Agadir est le plus important —

(1) J. ROUCH. — « Le port d'Agadir ». — *Revue générale des sciences* du 15 octobre 1931, p. 550.

dispersés dans les petites criques de la côte. Ces pêcheurs arment 72 à 80 barques, sorte de pirogues légères, élégantes, de 8 mètres de long sur 1 m. 60 de large, munies d'un gouvernail, d'une quille et d'une fausse quille. L'avant et l'arrière sont relevés en pointe, pour faciliter l'accostage des plages. Elles sont construites par des charpentiers indigènes, en bois d'arar ou d'arganier, et ornées de dessins aux couleurs vives. Chacune d'elles est montée par 7 marins sous les ordres d'un « reis », très bon marin. Le seul moyen de propulsion est l'aviron.

La pêche se fait au filet, sorte de senne soutenue par des flotteurs en fibres de palmier. Tandis que l'on encercle des bancs de poissons, avec ce filet, des pêcheurs se jettent à la mer pour rabattre le poisson. On pratique aussi la pêche à la ligne. Les sorties sont de courte durée, quelques heures à peine, et l'on ne s'éloigne guère du rivage.

La quantité annuelle de poisson pêché varie généralement entre 500 et 800 t. qui se répartissent entre une trentaine d'espèces. Le pageot, la sole sont très abondants dans ces parages, et la baie est parfois littéralement envahie d'anchois et de sardines que délaissent les pêcheurs indigènes, faute d'écoulement, mais qui attirent les pêcheurs bretons. Il y a aussi des homards et des langoustes.

Le poisson est en partie vendu en gros à des revendeurs qui le transportent à dos d'âne ou de chameau dans l'intérieur ; il en est expédié dans les 200 qx par an sur Marrakech. Celui qui n'a pu être écoulé immédiatement est fumé ou cuit dans des fours en terre glaise construits sur le rivage, ou découpé en lamelles et séché au soleil. Ainsi préparé, il se conserve quelques mois.

La pêche convenablement exploitée pourrait donner ici, d'excellents résultats, et semble justifier la création d'usines de conserves qui, outre le poisson très difficile à écouler à l'état frais, trouveraient sur place une main-d'œuvre abondante et l'huile nécessaire aux conserves.

Agadir, petit centre de 3.900 habitants dont 1.665 Européens y compris les militaires, est encore le siège de quelques entreprises de transports et de construction ; mais en dehors de la pêche son avenir industriel reste des plus problématiques.

CONCLUSION

La baie d'Agadir, sans être des plus exposées aux intempéries, est loin de réunir les avantages physiques que l'on s'était plu à lui attribuer. Elle ressemble beaucoup à la plupart des autres rades foraines de la côte atlantique marocaine ; la construction d'un grand port y serait certainement très coûteuse, et peut-être convient-il à ce sujet, de rappeler, « qu'on oublie trop qu'un port — si on le veut important — ne se crée pas de toutes pièces, ni ne s'invente. Pour qu'il ait un avenir, il faut qu'il ait derrière lui un arrière-pays, un hinterland riche, susceptible à la fois de produire les marchandises que le port expédiera et d'absorber les marchandises que le port lui enverra » (1).

Or, nous venons de voir qu'Agadir moins favorisé que l'ancienne Santa-Cruz, dont les relations s'étendaient du Tensif au Niger, n'a comme arrière-pays que la dépression du Sous et l'extrême-Sud marocain, régions dont les facultés productives agricoles ne suffisent même pas à alimenter la population actuelle, pourtant d'une faible densité. Les améliorations de rendement qu'on est en droit d'escompter suffiront à peine pour combler le déficit en produits du sol qui, les années de sécheresse représente plus de 20.000 t. Quant à la richesse minière, elle reste encore des plus aléatoires, malgré tout le bruit qu'on a pu faire autour d'elle. D'ailleurs, la mise en exploitation même de mines métallifères ou carbonifères importantes ne saurait justifier à elle seule l'exécution du projet grandiose dont il est question.

Les appareils mécaniques actuels de manutention permettent, en effet, d'assurer, quand il s'agit de minerai, un trafic annuel de 10.000 t. par mètre linéaire de quai (2). L'Algérie a de tout petits ports miniers qui assurent un trafic approchant un million de tonnes (3) et Casablanca avec ses 150 m. de quais affectés aux phosphates a pu exporter en 1930 plus de 1.700.000 tonnes.

(1) A. HUART. — *Les ports de commerce français*, p. 67.

(2) Ch. LAROCHE. — *Journal de la Marine marchande* du 8 octobre 1931.

(3) Béni-Saf avec une surface d'eau abritée de 15 hectares a manipulé en 1927, 711.000 tonnes dont 670.000 de minerais.

Nous ne pensons pas non plus qu'Agadir devienne jamais le point d'aboutissement de la fameuse rocade Sud-Marocaine à voie normale, qui, partant de Bou-Arfa, entourerait entièrement le Grand Atlas, et dont la construction s'imposerait, paraît-il, pour desservir les gisements miniers du Haut Sous et des environs d'Ouarzazat auxquels s'intéressent les Compagnies minières, et que justifierait, encore aux yeux des partisans de cette rocade, la sécurité du Maroc.

En ce qui concerne les mines d'Ouarzazat, nous avons vu que leur exploitation est des plus problématiques, et qu'elles sont beaucoup plus près de Safi que d'Agadir.

Quant à l'argument sécurité — qu'on fait valoir vraisemblablement dans l'intention de mettre à la charge de la Métropole la construction d'une voie ferrée de 1.100 km. environ, d'une dépense de l'ordre de 1 milliard 1/2 à 2 milliards, et dont le déficit d'exploitation se chiffrerait par centaines de millions — il ne résiste pas à un examen sérieux. Pour tenir le Draa, le Djebel Sagho et toute la zone pré-saharienne, dont la population longtemps surestimée est très faible, il n'est pas nécessaire d'engager des milliards. Nul n'ignore, en effet, que l'Algérie assure la sécurité de ses confins du Sud, beaucoup plus vastes que ceux du Maroc avec quelques bataillons et quelques compagnies sahariennes. D'ailleurs, au delà des limites de la dépression du Sous, ce chemin de fer n'apporterait aucun appoint au port d'Agadir, étant donné qu'il ne desservirait que des régions très pauvres, progressivement envahies par le désert et dont la production disponible n'est représentée que par quelques quintaux de dattes bien médiocres, et quelques milliers de peaux de moutons et de chèvres, produits que les indigènes continueraient, comme en ce moment, à apporter à Marrakech, Meknès, et Fès, ou sur les souks du Dir, beaucoup plus rapprochés, et où ils se procurent en échange, les quelques marchandises d'importation et les céréales qui leur sont indispensables.

Sa fonction de port de pêche, même notablement accrue, et sa fonction éventuelle de port de relâche et de ravitaillement — cette dernière se limitera, sans doute, à recevoir au moment des tempêtes, quelques-uns des chalutiers qui

fréquentent ces parages - resteront pour Agadir d'un bien faible appoint.

Le jugement exprimé en 1918 par l'amiral Exelmans paraît encore exact : « rien ne prouve que l'avenir économique de la région du Sous puisse déterminer un jour, l'établissement à Agadir d'un port de commerce important ».

Deviendra-t-il un port touristique et une station balnéaire importante comme semblerait le laisser entrevoir le plan d'une ville future, qui compte de « superbes avenues en corniche sur la mer, le long desquelles doivent s'élever de somptueux édifices », palais et hôtels ? C'est très douteux, si l'on considère les caractéristiques de son climat, à la fois chaud et humide : les brouillards et les brumes y sont fréquents, surtout en été, et il arrive que « pendant plusieurs jours consécutifs, les navires au mouillage ne voient pas la côte » (4). Les moyennes maxima varient ici, entre 20° 5 en février et 30° 4 en août, alors qu'à Mogador, elles ne dépassent pas 23°. Quant à l'humidité relative moyenne mensuelle, plus élevée encore qu'à Rabat et à Casablanca, elle atteint 81 centièmes en août, 83 en septembre et 87 en janvier.

En résumé, on ne voit pas du tout, ce qui pourrait bien faire affluer vers ce havre, les nombreux voyageurs et les grandes quantités de marchandises escomptés par ceux qui prétendent que dans quelques années Agadir sera un grand port. Tout ce bruit fait autour d'Agadir et du Sous ne serait-il pas le signe d'un vaste mouvement de spéculation comme on en voit souvent dans les pays neufs ?

S'il paraît tout à fait naturel de doter le Sous d'un petit port régional, il serait bien peu rationnel, anti-économique même, de tenter à Agadir la réalisation de projets chimériques. Le Maroc qui est, sans nul doute, comme on l'a écrit à « la croisée des chemins » a de multiples occasions de faire un emploi plus productif des capitaux qui lui sont confiés.



(4) J. ROUGH. — *Revue générale des sciences*, p. 545.

QUATRIEME PARTIE

Le Maroc Oriental, Nemours son débouché Maritime

CHAPITRE PREMIER

Le Maroc Oriental

SECTION I

Généralités sur les données Historiques et Géographiques

Vaste région comprise entre le Rif, le Moyen-Atlas, le Haut-Atlas Oriental, l'Algérie et la Méditerranée, le Maroc Oriental, par sa structure, son climat et sa végétation, constitue avec l'Oranie, une unité naturelle nettement caractérisée. Aussi, l'on a pu dire qu'il est le prolongement de l'Algérie et que « le véritable Maroc commence là où la pente générale de la contrée et les fleuves tels que le Sebou et l'Oum-Er-Rbia s'inclinent vers l'Atlantique » (1).

Le rôle historique du Maroc Oriental fut celui d'une « marche » traversée par les migrations humaines. Il constitua parfois une unité distincte comme à l'époque romaine, mais il servit le plus souvent de champ de bataille aux puissances de l'Est et de l'Ouest sans qu'aucune d'elles n'ait songé à s'y installer solidement et à fixer sa limite orientale. C'est la France victorieuse à Isly d'Abd-El-Kader, allié au Maroc, qui par le traité de 1845 s'est « imposée

(1) Augustin BERNARD. — *Le Maroc*, p. 7.

elle-même une limite rigide là où il n'y avait jamais eu qu'un équilibre instable de forces, une rivalité d'influences sur des tribus anarchiques » (2).

Cette frontière, en fait très imprécise dans la zone des Hauts-Plateaux, consista longtemps dans l'énumération des tribus nomades relevant du Maroc ou de l'Oranie. Mais depuis quelques années, l'Administration marocaine sous prétexte de réaliser l'unité économique du Maroc, prend ou préconise des mesures qui tendent à édifier une sorte de muraille de Chine entre l'Orient et l'Algérie. Ce régime est absolument contraire aux données géographiques et préjudiciable au Maroc Oriental dont les diverses parties : plaines côtières, massifs telliens, plaines intérieures et hauts-plateaux, correspondent exactement avec celles de l'Algérie et jouissent d'un climat identique, tandis qu'il est au contraire nettement séparé du Maroc Occidental. Les influences océaniques affaiblies par la distance et arrêtées par le Moyen Atlas ne se font plus sentir dans l'Orient.

Il n'a, au Nord qu'une étroite façade maritime sur la partie de la Méditerranée qui est la moins pourvoyeuse d'humidité ; il s'ouvre au contraire, très largement au Sud où il subit fortement les influences continentales et sahariennes. Et au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la côte, les écarts de température et la sécheresse augmentent très rapidement. Par la vallée de la Moulouya, sans l'irrigation, le désert atteindrait presque la mer. Aussi le Maroc Oriental est très pauvre en eau. La pluviométrie ne dépasse nulle part 400 m/m ; elle atteint à peine 200 m/m sur les Hauts Plateaux, et à Guercif sur la Moulouya elle s'abaisse à 170 m/m (3). Les nappes souterraines sont profondes, les sources et les rivières pérennes sont rares. Seule la Moulouya alimentée par le Moyen Atlas a un débit important qui varie de 5 m³ seconde en été à 1.000 m³ seconde en hiver ; mais elle est difficilement utilisable par les Indigènes pour l'irrigation en raison de la hauteur de ses berges. Tous les autres Oueds en dehors de la zone tellienne développent généralement à travers des espaces désertiques, un large ruban de sable et de cailloux formé par ruissellement au moment des précipitations.

(2) J. CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 79.

(3) J. CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 79.

Par sa végétation, le Maroc Oriental est, par excellence, un pays de steppes et sert de transition entre les pays méditerranéens et le Sahara. Seules quelques pentes privilégiées des massifs du Nord portent des boisements forestiers.

Se basant sur les conditions physiques, les géographes divisent le Maroc Oriental en trois zones : la zone méditerranéenne ou Tell, les Hauts Plateaux et la Haute Plaine de la Moulouya.

1. — *La zone méditerranéenne.*

Cette zone, partie occidentale de l'ancien détroit sud-rifain, est très variée au point de vue structure. Au-dessus des sédiments tertiaires et des alluvions, émergent des massifs plissés qui comportent de nombreuses traces de manifestations volcaniques. Ce sont, en allant de l'Ouest à l'Est, le Beni-Bou-Yahi, le massif des Beni Snassen que le col de Guerbous (500 mètres) relie à l'Est au Traras du Tell Oranais. Le massif des Beni Snassen assez bien arrosé porte, au Nord, des boisements forestiers, des cultures, des vergers dans les vallées et des villages accrochés aux flancs des montagnes. Il présente une certaine analogie avec les Djebala, sans en égaler la fertilité. Il sépare deux grandes plaines orientées comme lui sensiblement Est-Ouest : au Nord la plaine des Triffa, au Sud celle des Angad.

La plaine des Triffa doucement ondulée formée de terres riches en matière organique, de couleur rouge ou brune arrosée par deux rivières nées dans la montagne : l'Oued Kis qui forme la frontière et l'Oued Berkane, constitue une région agricole de premier ordre. La pluviométrie assez régulière varie de 400 m/m à l'Est à 350 à l'Ouest ; cette diminution est compensée par la faible profondeur de la couche phréatique et par le voisinage de la Moulouya. C'est la région la plus fertile et la plus peuplée de l'Oriental. Elle comprend environ 60.000 hectares de terres à cultures dont 40.000 appartiennent aux Européens. Les céréales y donnent d'assez bons rendements, la vigne et les arbres fruitiers y viennent très bien ainsi que certaines cultures industrielles comme le coton, le lin, le tabac, le géranium à parfums, le ricin. La douceur de son climat la rend favorable à la culture des primeurs que permettra un jour de déve-

lopper la construction du barrage de Mechra-Klila sur la Moulouya, avec lequel on pense pouvoir irriguer de 18.000 à 20.000 hectares dans notre zone.

La plaine des Angad, de 500 à 600 mètres d'altitude, est encadrée au Nord par les massifs des Beni Snassen et au Sud par les monts Zekkara et Beni Bouzzegou. Elle forme jusqu'à El Aïoun, un vaste couloir que continuent vers l'Ouest les plaines des Djefira et de Tafrata et, vers l'Est, la vallée de la Tafna. C'est dans sa partie occidentale où les alluvions sont formées en grande partie de terrains éruptifs et où elle reçoit le plus d'eau, qu'elle est le plus fertile. La colonisation y possède plus de 20.000 hectares et, grâce à une préparation excellente du sol, y obtient des rendements satisfaisants, mais plus irréguliers que dans les Triffa. C'est encore dans cette partie des Angad que se trouve Oudjda avec ses jardins et ses vergers alimentés par la source de Sidi Yahia. Vers l'Ouest le couloir est bien plutôt un pays de pasteurs que d'agriculteurs.

II. — *Les Hauts-Plateaux.*

Au Sud de la chaîne des Zekkara commence la zone des Hauts Plateaux appelée Dahra par les indigènes. Elle fait partie de la Meseta Oranaise. Ici, comme dans les Hauts-Plateaux Algériens, « sur un socle arasé de roches primaires et cristallines reposent des sédiments horizontaux d'âge tertiaire et secondaire » (4). Ces plateaux d'une altitude moyenne de 1.200 mètres se relèvent vers le Sud. Les Gours, tables rocheuses isolées par l'érosion et les chotts, cuvettes sans écoulement où s'accumulent les eaux après les orages, sont les seuls aspects originaux de ces tristes étendues. Dans la zone des chotts, située dans le prolongement du Haut-Atlas, l'altitude se relève jusqu'à 2.000 mètres et la structure devient plus complexe.

Le climat des Hauts-Plateaux balayés par les vents est tout à fait excessif, le thermomètre monte à 40° en été, et descend au-dessous de zéro en hiver. La neige tombe en maints endroits. L'insuffisance et l'irrégularité des pluies rendent impossible toute culture non irriguée. Les Oueds

(4) HARDY et CÉLÉRIER. — *Les grandes lignes de la géographie du Maroc*, p. 163.

sont presque tous à sec et les points d'eau, très rares, sont parfois à 40 km. les uns des autres. Aussi comme végétation on ne trouve que l'armoïse, l'alfa et dans les vallées quelques tamaris et des buissons de retem. La zone alfatière exploitable est évaluée à 125.000 hectares (5). Les Hauts-Plateaux sont parcourus par les grands nomades dont les Zoua et les Beni Guil caractérisent le type. Ils tirent leurs seules ressources de l'élevage. Il y a quelques années le cheptel ovin de cette zone était évalué à un million de têtes (6). Les seuls centres de vie sédentaire sont Debdou en bordure de la plaine et Berguent qui, situé près d'une source et à un croisement de pistes, est devenu le siège d'un grand marché de moutons.

III. — *La Haute Plaine de la Moulouya.*

La Moulouya, longue de 450 kilomètres environ, qui sert de frontière entre les royaumes de Fès et de Tlemcen, née dans les plis orientaux du Moyen-Atlas, étale son cours supérieur et moyen dans une plaine qui s'élargit au centre et dont l'altitude s'abaisse lentement du Sud au Nord de 1.000 à 800 mètres. Cette haute plaine est encadrée par le Haut Atlas et le rebord des Hauts Plateaux à l'Est, et par le Moyen Atlas à l'Ouest. Elle se raccorde par un plan doucement incliné avec les derniers contreforts de cette dernière chaîne, ce qui a permis aux indigènes d'établir des barrages sur les affluents rive gauche de la Moulouya, et d'irriguer ainsi par débordement une partie de la plaine. Partout ailleurs, le cours encaissé du fleuve rend très difficile l'irrigation. La vie sédentaire et les cultures de céréales, légumes et arbres fruitiers se localisent autour des points d'eau, sur la Moulouya et ses affluents rive gauche, notamment à Midelt, Ksabi, Kasbat-el-Maghzen, Missouri, Outat-el-Hadj. Sans le fleuve et ses affluents, la haute plaine de la Moulouya serait presque désertique, car elle reçoit moins d'eau que le Dahra et sa position en couloir orienté Sud-Nord accroît encore la violence des vents. Le nombre des centres, villages ou Ksours ne doit pas faire illusion sur la pauvreté de l'ensemble de la plaine. Un dixième seulement

(5) J. CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 81.

(6) J. CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 81.

est cultivé ; et ici, comme dans le Dahra, la principale ressource de l'indigène est l'élevage, et la situation des Ksouriens est plus précaire que celle des pasteurs nomades. Il paraît possible cependant, par une meilleure utilisation des ressources en eau, d'étendre les cultures et d'en accroître le rendement.

Mais en dépit de ces immenses étendues quasi-désertiques, le Maroc Oriental présente des ressources multiples d'ordre agricole, pastoral et minier.

SECTION II

Les Produits du Sol

Les surfaces cultivées annuellement approchent 100.000 hectares dont un quart est travaillé par les colons. Ces terres à cultures sont presque toutes dans la zone méditerranéenne : dans les plaines des Angad et des Triffa, autour d'Oudjda, de Berkane et de Martimprey ou depuis 1907 des colons venus pour la plupart de l'Oranie ont amorcé la mise en valeur du pays. Ils possèdent de 65.000 à 70.000 hectares de terres. C'est à l'initiative hardie de ces pionniers que le Maroc Oriental doit d'occuper un rang honorable dans le développement de la colonisation. Car ici, il n'y a pour ainsi dire pas eu de lotissements officiels. Le tableau ci-après donne une idée des résultats obtenus et de l'importance des productions.

1° *Les céréales et autres cultures.* — Les céréales occupent 90 % des terres cultivées, mais ici, contrairement à ce qui a lieu pour le bassin du Sebou, l'orge tient une place beaucoup plus grande que le blé. Elle couvre près de 50.000 hectares et donne, les bonnes années, plus de 500.000 Qx dont un dixième environ est exporté en grande partie sur la Métropole. Le rendement moyen varie de 6 à 12 à l'hectare. Le blé dur occupe de 18.000 à 25.000 hectares dont 90 % sont ensemencés par les indigènes. La production varie selon les années de 120.000 à 180.000 Qx. Le blé tendre cultivé surtout par les colons couvre environ 120.000 hecta-

Etat des cultures pratiquées dans la région d'Oudjda en 1929-1930 et 1931

Nature des produits	Hectares ensemencés en			Production en quintaux en			Part des Européens en 1930	Rendements à l'hectare en		
	1929	1930	1931	1929	1930	1931		1929	1930	1931
Blé dur	18.667	23.922	20.700	171.697	120.573	86.329	2.323	9.2	5.0	4.1
Blé tendre	9.683	11.725	12.722	93.988	62.570	81.240	9.833	9.7	5.3	6.3
Orge	44.880	49.296	44.262	539.789	329.985	250.272	2.701	12.0	6.6	5.6
Avoine	8.546	8.492	5.886	91.438	56.277	42.779	5.551	10.7	6.6	7.2
Seigle	502	42		2.976	35		42	5.9	0.8	»
Maïs et Sorgho.....	948	1.333	1.241	9.041	10.081	10.918	34	9.7	7.5	8.7
Fèves	716	670	667	5.947	3.452	3.299	130	8.3	5.0	4.9
Pois chiches	443	352	774	2.148	1.017	3.321	329	4.8	2.7	4.3
Petits pois	677	213	201	3.095	617	735	154	4.6	2.8	3.6
Cultures maraîchères ...	415	398	516	»	»	»	181	»	»	»
Cultures fourragères ...	694	359	450	»	»	»	356	»	»	»
Cultures industrielles ..	237	141	6	«	»	»	141	»	»	»
Totaux.....	86.408	96.943	87.425	920.089	584.607	478.893	21.975			

res et sa production approche 100.000 Qx les bonnes années. Les rendements moyens pour le blé tendre et pour le blé dur varient de 5 à 10 à l'hectare. Les exportations varient de 10.000 à 60.000 Qx pour le blé tendre et de 20.000 à 30.000 Qx pour le blé dur. L'avoine, culture exclusivement européenne, occupe moins d'étendue que le blé tendre, mais son rendement est bien supérieur ; il en est exporté environ 50.000 Qx par an. En raison de la faible pluviométrie, les cultures printanières : maïs, sorgho et légumineuses occupent dans la région d'Oudjda des surfaces réduites et donnent de faibles rendements. En général, ici comme dans les plaines méridionales du Maroc Atlantique, les années de sécheresse les rendements moyens baissent de 40 à 50 %, ainsi d'ailleurs que les exportations. Les cultures maraîchères concentrées autour d'Oudjda, de Berkane et de Martimprey sont absorbées par les besoins locaux.

2° *L'arboriculture.* — Le Maroc Oriental privé d'eau n'est guère favorable aux arbres fruitiers et occupe un rang bien modeste pour la plupart des essences : 50.000 amandiers, 47.000 oliviers dont 30 % aux Européens, 38.000 orangers et citronniers dont près de la moitié aux Européens, 178.000 palmiers-dattiers dans les oasis et 55.000 figuiers et arbres divers où la part des colons est de 10 %.

La culture de la vigne représentée par 55.000 pieds de vignes indigènes et par 1.200 hectares de vignes européennes, réussit très bien dans les Triffa et les Angad ; cette culture avait tendance à s'étendre rapidement, mais depuis peu, les colons, prévoyant les difficultés d'écoulement de leur production qui atteint déjà 40.000 hectolitres, semblent ralentir les plantations.

L'amandier, l'olivier et le figuier s'adaptent assez bien au climat et aux sols de la région et se rencontrent un peu partout dans la zone tellienne et dans les vallées et les coins abrités de la haute plaine de la Moulouya. Par contre les agrumes ne viennent bien qu'aux environs d'Oudjda et surtout dans la plaine des Triffa. L'orangerie de l'Oued Zezel au débouché des pentes boisées des Benî Snassen est magnifique et donne des fruits délicieux. On espère que le barrage de la Moulouya permettra de développer sérieusement l'arboriculture dans la région de Berkane. L'Orien-

tal exporte annuellement 1.000 à 5.000 Qx de fruits frais et 1.500 à 6.000 de fruits secs (amandes et dattes), représentant en tout environ 2 millions de francs. Mais la valeur des fruits importés est encore de 2 à 3 millions.

3° *L'élevage.* — Les populations indigènes tirent leurs principales ressources de l'élevage. Aussi, la région d'Oudjda occupe-t-elle sous ce rapport un rang très honorable dans les statistiques marocaines. Elle compte plus de 32.000 bovins qui, avec les mulets (3.000) et les porcs (7.000) appartenant aux Européens, se rencontrent surtout dans la zone méditerranéenne ; tandis que le troupeau ovin, beaucoup plus important (757.000 têtes dont 20.000 aux Européens), qui avec les caprins (290.000 têtes) constitue presque l'unique ressource des semi-nomades et des nomades, est reparti surtout entre le Dahra, la haute plaine de la Moulouya et le couloir Taza-Oudjda ; les Beni Snassen ont aussi des troupeaux importants.

Le Cheptel ovin, évalué à près d'un million il y a quelques années, serait en voie de regression sérieuse sur les Hauts Plateaux. Il y a encore 5 à 6.000 chevaux, 17.000 chameaux et 27.000 ânes utilisés surtout par les indigènes pour effectuer leurs labours et déplacer leur campement. L'effort d'amélioration de l'Administration a porté jusqu'à ce jour principalement sur l'aménagement des points d'eau et la reconstitution des pâturages par la création de « défens » et l'introduction de plantes étrangères xérophytes ; des résultats positifs auraient été obtenus dans certaines tribus. Les exportations ne portent guère que sur les ovins (70.000 à 140.000 têtes par an), les bovins (2.000 à 4.000), les porcs (1 millier), représentant au total de 11 à 15 millions de francs. Pour les ovins le chiffre des statistiques est probablement bien au-dessous de la réalité, car les négociants cherchent à éviter le contrôle douanier, non pas à cause du droit de sortie presque dérisoire, mais pour pouvoir les baptiser plus aisément : « moutons oranais ». Ce dernier type étant beaucoup plus apprécié sur le marché français que le mouton marocain. Comme autres produits d'élevage, la région d'Oudjda exporte 4 à 6.000 Qx de laine, 3.500 Qx de peaux de moutons et de chèvres et 7 à 800 Qx de peaux de bœufs représentant au total de 5 à 8 millions de francs.

Ainsi, les produits agricoles et ceux de l'élevage fournissent aux sorties des tonnages bien modestes, et il serait peu raisonnable d'en espérer une augmentation rapide et sérieuse susceptible de justifier de gros frais d'équipement ferroviaire et portuaire. Fort heureusement, les richesses minières et la position géographique du Maroc Oriental sont des éléments autrement importants qui militent en sa faveur.

SECTION III

Les Produits du Sous-Sol

L'Oriental jouit depuis longtemps d'une réputation certaine au point de vue minier. Mais à plusieurs reprises, les espoirs fondés ont été déçus. C'est seulement depuis trois ou quatre ans que des prospections sérieuses ont permis d'avoir une idée plus exacte de ses possibilités, et de déterminer les régions intéressantes par leur minéralisation. Les gisements se trouveraient de préférence dans le rebord septentrional des Hauts-Plateaux, dans les derniers chaînons qui prolongent à l'Est le Haut Atlas et dans la Haute Moulouya, autour de Midelt.

1° *Les métaux.* — Les mines de Midelt et de la Haute Moulouya étant comprises dans l'hinterland de Port-Lyautey, nous n'en reparlerons pas ici. Les gisements de plomb souvent associé au zinc, se rencontrent dans la haute vallée du Ziz sur le versant saharien du Djebel Bou-Dahar, à mi-chemin de Midelt à Bou-Denib, au Djebel Melias, au Djebel Kang-El-Ghaar. Le Sidi-Lahsène à 70 km. à l'Ouest de Berguent renferme de la galène argentifère, pour un tonnage probable de 7 à 8.000 t. marchandes (1).

Au Sud d'Oudjda, on trouve des amas de galène et de carbonate au Hassi-Tioussit, au Djorf-Ouazzène, à Zellidja, à Sidi-Raha et à Bou-Beker où une laverie a été construite. Le « tonnage à la vue » de cette région serait de 20 à 25.000 t. marchandes et celui du Bou-Dahar serait probablement de 30 à 40.000 t. de calamine et de 8 à 10.000 t.

(1) DESPUJOLS. — *Revue de l'industrie minière* du 15 août 1932, p. 388.

de plomb (2). Le manganèse extrait durant la guerre au Djebel Narguechoun près de Taourit, existe encore à Tiguelauouen, à Metsila, à Aourir et à Mahsseur. Le teneur est de 50 % maximum et « la production n'a jamais dépassé quelques milliers de tonnes par gisement » (3). Mais dans l'Oriental aucun gisement de manganèse n'est aussi célèbre que celui du Djebel Bou-Arfa dont les calcaires liasiques contiennent d'énormes lentilles de minerais. D'après M. Despujols « le tonnage à la vue est d'un million de tonnes et la mine peut fournir du minerai métallurgique courant, du minerai sous-oxydé à haute teneur et du minerai chimique à 85 ou 90 % de bioxyde » (4).

2° *Le charbon.* — Depuis quelque temps on fonde surtout de grands espoirs sur les ressources en combustibles de l'Oriental. La découverte récente de gisements de charbon a fait sensation. On extrait depuis plusieurs années déjà à Kenadsa en territoire algérien de la houille demi-grasse d'excellente qualité. Du charbon a été signalé sur le Ziz à Taouz dans le Tafilalet. Selon M. Célérier « tout porte à croire que Taouz et Kenadsa font partie d'un même bassin charbonnier masqué par la Hammada » (5). M. Despujols admet aussi que la Hammada pourrait masquer au Sud du Djebel Begaa « une cuvette houillère analogue à celle de Kenadsa » (6). Mais pour ces bassins du Guir et du Ziz, on est encore fixé ni sur le tonnage probable ni sur la qualité du charbon. Leur éloignement des débouchés les rend d'ailleurs inexploitable.

Des recherches suivies ont donné des résultats beaucoup plus tangibles au Nord. Après une étude minutieuse des bancs de charbon découverts il y a quelques années au Djerada à 45 km. d'Oudjda sur la route de Berguent, on a décidé d'exploiter ce bassin. La Société des Charbonnages de Djerada où le Bureau des Recherches et Participations Minières a des intérêts sérieux, a porté son capital de 18 à 54 millions et acquis un domaine minier de 110.000 ha environ. Cette société poursuit activement les travaux de mise en exploitation du bassin. Elle compte

(2) DESPUJOLS. — *Revue de l'industrie minière* du 15 août 1932, p. 389.

(3) DESPUJOLS. — *Revue de l'industrie minière* du 15 août 1932, p. 385.

(4) DESPUJOLS. — *Revue de l'industrie minière* du 15 août 1932, p. 386.

(5) CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 84.

(6) DESPUJOLS. — *Revue de l'industrie minière* du 15 août 1932, p. 380-381.

pouvoir produire annuellement 100.000 t. à partir de cet hiver et porter plus tard sa production à 300.000 t. (7). Un téléphérique de 22 km. devant relier la mine au chemin de fer d'Oudjda à Bou-Arfa est en cours de construction.

Le charbon extrait est de l'anthracite d'excellente qualité pouvant servir aux gazogènes et aux usages domestiques. La production provisoire actuelle est vendue au Central Thermique d'Oran. On envisage la possibilité d'en expédier sur Casablanca; mais à cause du fret très élevé, ce charbon rendu dans les ports de l'Ouest serait d'un prix aussi élevé que celui de Cardiff.

On a également signalé en moyenne Moulouya un bassin carbonifère qui selon M. Célérier « doit être le prolongement du synclinal du Djerada » (8). Toutefois, quel que soit l'optimisme, justifié d'ailleurs, auquel ont donné lieu les prospections et études minières de l'Oriental, les industries d'extraction ne fournissent encore aux sorties que des chiffres bien modestes : en 1930, 5.300 t. de minerai de zinc et de plomb ; en 1931 : 167 t. de manganèse, 733 t. de minerai de zinc et de plomb et 610 t. de houille. Il est cependant logique d'admettre que ces richesses minières ne manqueront pas d'avoir une répercussion sur le peuplement et l'activité industrielle de l'Oriental, et posent, d'ores et déjà, d'une façon plus pressante le problème de l'équipement de son débouché maritime.

SECTION IV

Le Peuplement - L'Industrie

1° *Le peuplement.* — La population, comme les ressources, est très clairsemée dans l'Oriental. Pour une superficie d'environ 36.000 km² (9), la région d'Oudjda ne compte au dernier recensement que 203.000 habitants. La majeure partie de la population se concentre dans la zone méditerranéenne où elle est à peu près sédentaire. Partout ailleurs, à l'exception des Oasis comme Debbou, Berguent.

(7) *Courrier du Maroc*, du 3 septembre 1932.

(8) J. CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 84.

(9) J. CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1932, p. 74.

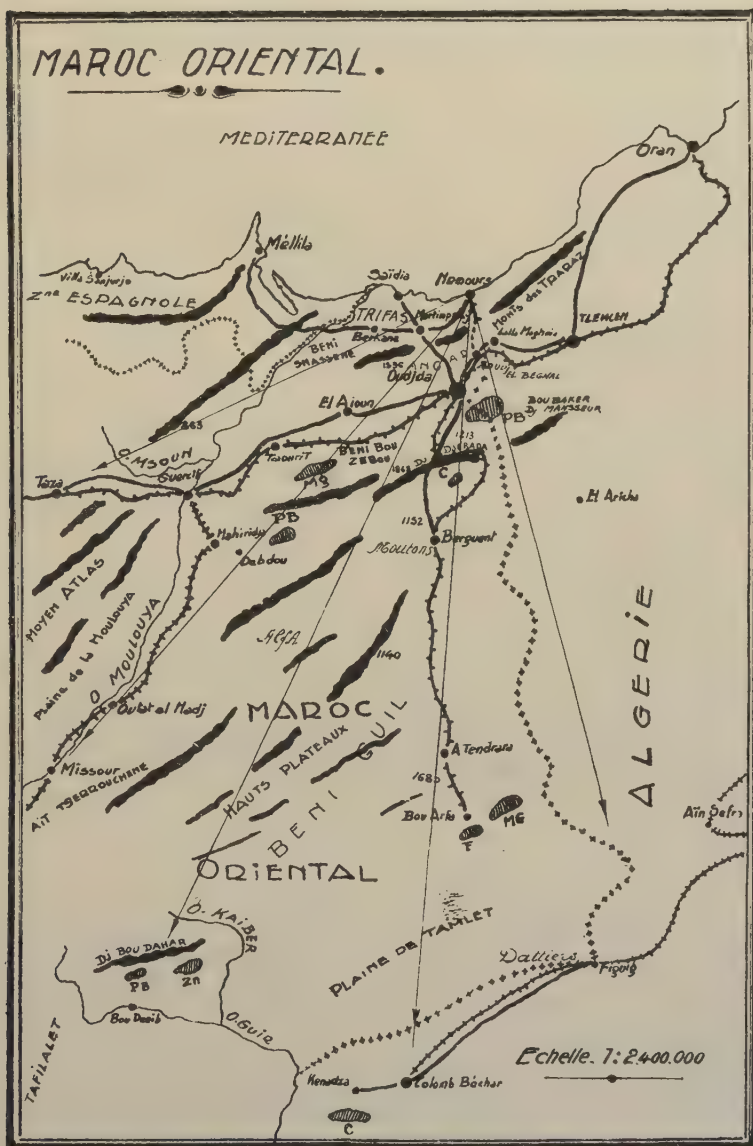
Figuig et de quelques coins privilégiés de la Haute Moulouya, il n'y a que des pasteurs nomades. Les Beni Guil et les Zoua qui offrent beaucoup d'analogie avec les grands nomades algériens — munis comme eux d'une tente conique au lieu de la tente marocaine en forme de bateau renversé — représentent le type de ces pasteurs nomades du Dahra et de la plaine de la Haute Moulouya.

Les Européens au nombre de 22.580 au lieu de 13.700 en 1926, sont presque tous installés dans la zone tellienne : plaine des Angad et des Triffa. Ici comme dans le Maroc Occidental le pourcentage des Européens ruraux est très faible, bien que la vie urbaine soit peu développée. Dans l'Oriental, il n'y a vraiment qu'une ville : Oudjda, peuplée de 30.150 habitants au recensement de 1931, en augmentation de 50 % sur celui de 1926 ; cette population se décompose de la façon suivante : 12.018 Français, 2.380 Etrangers, 713 militaires non marocains, 13.169 Musulmans et 1.870 Israélites. L'accroissement d'Oudjda est sérieux depuis que l'on a amorcé l'équipement minier et ferroviaire de la région. Cette ville est susceptible d'un certain développement que conditionne surtout l'activité minière et industrielle de l'Oriental.

En dehors d'Oudjda, il n'existe que quelques centres urbains sans grande importance : Berkane, 3.500 habitants dont 1.720 Européens (1.091 Français) centre administratif, et Martimprey 2.145 habitants dont 1.289 Européens (1.174 Français) qui situé à 40 km. de Nemours tend à devenir le siège des groupements agricoles et coopératifs des Triffa ; c'est là que se trouvent les docks-silos de l'Oriental d'une capacité de 50.000 qx ; Taourirt 1.260 habitants ; Guercif 1.800 habitants dont 1.540 Européens sur le Taza-Oudjda jouissent d'une activité factice due aux travaux de la voie ferrée. Berguent dans les Hauts-Plateaux (1.057 habitants dont 133 Européens) tire son importance de son grand marché de moutons et Figuig de sa palmeraie, magnifique paysage digne d'être apprécié des touristes.

2° *L'industrie.* — L'industrie presque inexistante, il y a quelques années, dans l'Oriental occupe déjà une place importante. Au recensement de 1931 l'activité industrielle de la région d'Oudjda est représentée par 4.744 ouvriers

MEDITERRANEE



et 138 établissements (10), au lieu de 1.046 ouvriers et 35 établissements en 1926. La plupart des établissements industriels sont à Oudjda même, centre ferroviaire très important, dépôt de charbon et de machines et siège des ateliers de réparation de chemin de fer. Le développement des constructions dont la valeur de 1927 à 1931 est de 55.340.000 frs (11), a provoqué dans cette ville l'installation de fabriques de matériaux de construction (chaux, briques, carreaux), d'ateliers de charpentes, de menuiserie et d'ébénisterie. L'industrie des transports automobiles particulièrement développée à Oudjda, tête de ligne d'un grand nombre de routes reliant cette ville à l'Occidental, aux territoires du Sud, à l'Algérie, aux Triffa et à Mélilla, a nécessité la création de nombreux ateliers de réparation. Quelques industries alimentaires se sont installées, une huilerie, une minoterie, une douzaine d'usines de crin végétal fonctionnent à Oudjda et dans les environs et fournissent aux exportations de 4.000 à 5.000 t. de crin végétal dirigées sur la Métropole.

Les industries indigènes sont ici, beaucoup moins développées que dans les villes de l'Occidental. Les industries d'extraction n'occupent encore qu'un personnel relativement limité, quelques centaines d'indigènes encadrés par des techniciens. La plus importante est celle des Djerada. On compte sur ces industries pour donner une impulsion sérieuse à l'activité industrielle de l'Oriental et provoquer par là un accroissement de la population et du mouvement commercial surtout aux sorties.

SECTION V

Mouvement Commercial - Courants Commerciaux et Liaisons Terrestres

I. — MOUVEMENT COMMERCIAL

Les exportations ont suivi une ascension bien lente depuis l'occupation française ainsi qu'il résulte du tableau ci-après :

(10) René HOFFHERR. — *L'Economie marocaine*, p. 198-199.

(11) René HOFFHERR. — *L'Economie marocaine*, p. 105.

MAROC ORIENTAL

Commerce Algéro-Marocain par terre « Oudjda » (valeur en francs).

Années	Importations	Exportations	Totaux
1904	1.843.449	4.861.124	6.704.573
1905	3.329.210	5.063.659	8.392.869
1909	9.810.000	7.374.000	17.184.000
1911	16.362.000	15.405.000	31.767.000
1913	31.632.000	9.320.000	40.952.000
1916	50.994.000	13.367.000	64.361.000
1919	113.523.000	20.625.000	134.148.000
1920	188.323.000	24.897.000	213.220.000
1921	159.929.000	50.657.000	210.586.000
1922	160.124.000	30.443.000	190.567.000
1923	174.247.147	27.214.711	201.461.158
1924	115.965.597	41.612.592	157.578.189
1925	122.138.851	39.550.706	161.689.557
1926	171.406.351	52.543.740	223.950.091
1927	183.822.114	50.331.897	234.154.011
1928	197.770.649	67.008.197	264.778.846
1929	280.852.549	60.811.693	341.664.242
1930	311.234.545	42.290.268	353.524.813
1931	244.000.000	43.000.000	287.000.000

De 15.405.000 francs-or en 1911, les sorties sont passées à 24.897.000 frs en 1920, à 67.008.000 frs en 1928 pour redescendre à 43 millions en 1931. Si l'on tient compte de la dévalorisation du franc, leur valeur aurait baissé de 44 % par rapport à 1911.

Le trafic des importations a progressé beaucoup plus rapidement que celui des exportations. Leur valeur de 1.843.000 frs en 1904 est passée à 31.652.000 frs en 1913 et à 188.323.000 frs en 1920. La création du cadenas de Taza a fait redescendre à 115.965.000 frs en 1924. Depuis, elles n'ont remonté que très lentement pour atteindre leur maximum en 1930 avec 311.234.000 frs (186.000 t.) et redescendre à 244 millions (162.000 t.) en 1931. Leur importance relative reste cependant bien inférieure à ce qu'elle était avant l'installation de la barrière douanière entre l'Occidental et l'Oriental. Elle ne représente en 1931 que 11,75 %, en valeur, des importations de la zone française au lieu de 22 % en 1923, et l'accroissement assez rapide de ces dernières années est dû à l'équipement ferroviaire et minier de l'Oriental. Les différentes marchandises importées peuvent être groupées en produits alimentaires, matériaux de

construction, combustibles et carburants, articles d'outillage économique et autres produits fabriqués.

Les produits alimentaires. — Les produits d'alimentation tiennent encore une place très importante aux entrées et leur tonnage est en voie d'accroissement. Aux statistiques de 1930, les bovins et les viandes fraîches ou de conserve figurent pour près de 3 millions, les produits laitiers pour 2.664.000 frs, les céréales et autres farineux pour 5.344.000 francs, les fruits frais ou secs pour plus de 2 millions, les huiles alimentaires en augmentation très sérieuse sur l'année précédente pour 4.662.000 frs et les vins et autres boissons pour près de 6 millions 1/2. Mais parmi les produits alimentaires, c'est le sucre qui occupe le premier rang avec 13.219 t. (26.097.000 frs) soit 83,60 % des entrées. Son tonnage n'a pas été affecté jusqu'à ce jour. C'est un indice que la région n'a pas encore été très touchée par la crise économique. Les autres denrées coloniales, le thé, le café, qui représentent ensemble 8.558.000 frs sont en diminution assez sensible sur l'année précédente. La région d'Oudjda s'inquiète déjà de la création d'un débouché maritime pour ses exportations agricoles, alors qu'au cours de ces deux dernières années, elle a importé pour 59 millions de produits alimentaires en 1930 et 57 millions en 1931 et n'en a exporté que pour 20 millions en 1930 et 28 millions en 1931. Tous ces produits viennent de la Métropole, sauf les fruits dont 26,65 % sont importés de l'étranger (Espagne, Etats-Unis) ; les huiles alimentaires (huile de soya) (45,55 %) d'Angleterre, d'Allemagne et des Pays-Bas ; les boissons 14 %, vins et liqueurs viennent d'Espagne qui envahit le marché marocain avec ses vins ordinaires.

Les matériaux de construction. — Les chaux, ciments, en augmentation continue depuis quelques années représentent 35.000 t. en 1930, soit 19 % des importations. Ils sont fournis principalement par les usines d'Oran beaucoup mieux placées pour desservir cette région que celles de Casablanca. Les bois utilisés dans l'Oriental sont à peu près tous de provenance extérieure et leur tonnage varie de 3.000 à 6.000 t. dont 77 % importés de l'étranger, surtout des pays Scandinaves. Les fers et aciers très utilisés dans la construction moderne représentent de 3.000 à 5.000 t. fournies presque en totalité par la Métropole.

Combustibles et carburants. — La création d'industries et le développement des transports terrestres ont pour conséquence d'augmenter les besoins d'énergie motrice qui ne peut être fournie ici par la houille blanche. Aussi, les entrées de carburants et de combustibles sont-elles relativement importantes eu égard à la faible densité de la population : houille 12.000 t. en 1930 et 16.000 t. en 1931 importées de France, essences, pétroles et mazout : 8.568 t. en 1930 et 9.690 t. (11.575.000 frs) en 1931, dont 71 % sont fournies par les Etats-Unis.

Matériel destiné à l'outillage économique. — Si par suite du ralentissement de la colonisation, les entrées du matériel agricole, d'automobiles et accessoires sont en diminution sérieuse depuis 1929, les importations de matériel de chemin de fer sont au contraire très importantes. En 1930, il a été importé notamment 32.000 t. de rails (38.722.000 frs), 5.070 t. de voitures de chemin de fer, wagons, wagonnets. Les machines-outils, moteurs à gaz et à pétrole aussi en augmentation figurent pour 5.772.000 francs, les ouvrages en fer et en acier (constructions métalliques) pour 19.182.000 frs dont 34 % importés d'Angleterre et d'Allemagne. La totalité des ouvrages en métaux réunis en 1930, 26.070 t. valant 60 millions soit 20 % des entrées en augmentation de 230 % sur l'année précédente.

Autres objets fabriqués. — Parmi les autres fabrications, il faut signaler les tissus, fils et vêtements 1.100 à 1.800 t., d'une valeur de 26 à 45 millions, plutôt en diminution sérieuse depuis 1929 et qui viennent 25 % environ de l'étranger, l'Angleterre s'est spécialisée dans la fourniture des tissus de coton ; les produits chimiques et les engrais de 1.000 à 3.000 t., le savon (1 millier de tonnes venant de France), les bougies (de 200 à 400 t.) dont 68,75 % fournies par l'Angleterre.

L'emprise du commerce étranger sur le trafic commercial qui s'effectue par la porte algérienne est bien moindre que dans les ports de l'Ouest et ne porte guère que sur quelques articles comme les carburants liquides, les bois, les fers, les tissus, les vins et boissons. Aussi, le mouvement des importations par Oudjda est des plus favorables à la France dont la part en valeur est de 79 % au lieu de 51 % à Casablanca.

Etat des principales marchandises exportées par la porte d'Oudjda en 1920, 1930 et 1931

Désignation des marchandises	Unités	Quantités exportées			Valeur des exportations (en milliers de francs)		
		à destination de la France 1929	Totaux en 1929 (1)	Totaux correspondants en 1931	à destination de la France 1929	Totaux en 1929 (1)	Totaux correspondants en 1931
Bovins	Tonne	2 419	2 419	4 077	1 933	1 933	3 877
Ovins	Id.	83 484	83 484	69 016	9 243	9 243	14 249
Porcs	Id.	1 263	1 263	888	451	451	272
Laines	Quintaux	5 418	5 418	4 340	4 374	4 374	1 442
Peaux de moutons et de chèvres	Id.	3 240	3 249	3 493	3 341	3 341	419
Peaux de bœufs et autres ..	Id.	827	827	628	557	557	492
Blé tendre	Id.	27 444	27 444	49 972	3 883	3 883	9 436
Blé dur	Id.	30 045	30 045	8 872	4 034	4 034	2 463
Orge	Id.	49 669	49 669	210	3 175	3 175	94
Avoine	Id.	52 245	52 245	44 678	3 912	3 912	2 045
Légumes secs : fèves, pois chiches et petits pois	Id.	2 750	2 750	89	353	353	27
Fruits frais (agrumes)	Id.	3 292	3 292	4 681	1 412	1 412	929
Fruits secs : amandes, dattes et autres	Id.	5 933	5 933	1 504	1 075	1 075	619
Crin végétal	Id.	44 993	44 993	40 710	3 405	3 405	1 436
Alfa	Id.	233 475	233 475	219 743	5 153	5 153	3 768
Coton	Id.	435	435	804	569	569	81
Minéral de zinc et de plomb	Id.	55 092	55 092	53 093	7 631	7 631	446
Manganèse	Id.	2 322	2 322	1 673	25	25	62

(1) Il est à remarquer que les exportations de ces produits sont dirigées entièrement sur la France.

OUJDA. — Etat des principales

Désignation des marchandises	Unités	Quantités		
		de	de	Totaux
		France 1929	l'Etranger 1929	en 1929
Bovins	Tête	1.467	»	1.467
Viande fraîche, salée et de conserve	Tonne	240	»	240
Produits laitiers	Id.	253	21	274
Céréales, blé, orge	Id.	766	»	766
Farines et semoules	Id.	3.467	239	3.406
Riz	Id.	465	29	494
Légumes secs et pommes de terre	Id.	2.157	50	2.207
Fruits frais ou secs	Id.	1.589	58	1.647
Sucrè	Id.	13.139	»	13.139
Café	Id.	295	27	322
Thé	Id.	592	179	771
Huiles alimentaires	Id.	283	265	548
Boissons, vins et liqueurs	Hectolitre	21.798	7.204	29.002
Bois	Tonne	3.056	2.353	5.409
Chaux, ciments, plâtres	Id.	22.097	»	22.097
Houille	Id.	11.852	43	11.895
Huile de graissage	Id.	435	284	719
Essence, pétrole et mazout	Id.	1.861	4.712	6.573
Rails et traverses	Id.	3.645	12.130	15.775
Fers et aciers	Id.	2.888	»	2.888
Produits chimiques et engrais	Id.	3.126	20	3.146
Savons	Id.	1.030	»	1.030
Bougies	Id.	107	276	383
Fils, tissus et vêtements	Id.	1.448	280	1.728
Chaussures et pièces séparées	Id.	55	»	55
Machines diverses et autres, ouvrages en métaux	Id.	4.446	682	5.128
Ouvrages en bois	Id.	661	»	661
Automobiles	Nombre	459	8	467
Pièces détachées et accessoires en caoutchouc pour auto	Tonne	263	»	263
Voitures de voie ferrée pour chemin de fer et wagons de terrassement	Id.	1.255	210	1.465

Marchandises importées en 1929, 1930 et 1931

Importées		Valeur des exportations (en milliers de francs)				
Totaux correspondants en		Venant de France	Venant de l'Etranger	Totaux en	Totaux correspondants en	
1930	1931	1929	1929	1929	1930	1931
1.639	89	1.324	»	1.324	796	186
191	204	2.286	»	2.286	2.097	2.747
268	307	2.707	109	2.816	2.664	2.722
1.994	7.104	881	»	881	1.397	5.378
936	3.882	5.617	421	6.038	1.612	7.041
370	451	960	77	1.037	767	708
1.350	1.683	3.453	85	3.538	1.568	1.827
1.127	1.732	2.227	797	3.024	2.104	2.461
13.219	13.353	30.094	»	30.094	26.097	21.827
364	456	3.162	213	3.375	2.516	2.239
345	142	8.767	6.114	14.881	6.039	544
994	989	1.469	1.232	2.701	4.662	3.802
29.178	27.758	6.520	1.048	7.568	6.481	5.324
2.964	5.474	2.670	2.044	4.714	4.365	4.518
34.921	21.721	4.885	»	4.885	8.372	4.106
15.966	16.173	2.636	9	4.645	3.516	4.237
754	693	1.136	841	1.977	1.577	1.878
8.568	9.689	3.105	9.080	12.185	15.184	10.945
32.109	41.928	4.253	14.137	18.390	38.722	40.931
2.920	2.200	4.707	»	4.707	3.024	2.410
2.694	2.208	2.033	124	2.157	2.190	1.965
1.030	1.186	3.720	»	3.720	3.196	2.924
241	151	586	1.150	1.736	1.206	695
1.151	1.928	35.590	9.351	44.941	26.053	18.042
52	23	1.844	»	1.844	1.264	561
26.079	6.181	22.006	3.903	25.909	59.847	26.559
1.087	491	2.331	»	2.331	4.278	1.930
364	383	8.973	475	9.448	6.964	6.043
235	176	4.980	»	4.980	5.262	2.966
5.070	3.604	1.888	1.598	3.486	14.671	12.705

II. — COURANTS COMMERCIAUX ET LIAISONS TERRESTRES

Les relations commerciales du Maroc Occidental avec l'Algérie ont été de tout temps très suivies, et l'influence des ports de l'Oranie se faisait déjà sentir jusqu'au Moyen Atlas, avant notre occupation. Le Père de Foucault note en 1883-84 que les commerçants de Debdou font un commerce régulier avec l'Algérie et qu'il existe un va-et-vient continu entre Debdou et Tlemcen. Les Israélites vont y chercher des marchandises qu'ils écoulent sur place et dans les marchés voisins. Si Debdou a, nous dit-il, « quelques rapports avec Fès et Mèlilla, ses seuls rapports importants sont avec l'Algérie » (1). L'explorateur fait des constatations analogues dans d'autres villages de l'Oriental. Et d'après M. Célérrier, la barrière conventionnelle n'a pu détruire les affinités qui rapprochent toujours la région d'Oudjda-Berguent-Tendrara-Figuig et la région de Tlemcen - Ras-el-Ma - Mecheria - Aïn-Sefra (2). Il était normal que ces rapports entre l'Oriental et l'Oranie s'accroissent avec la pacification. Ils ont cependant progressé très lentement, et le mouvement commercial de la porte d'Oudjda, comparé à celui des ports de l'Ouest paraît encore bien modeste. Les chiffres qui l'expriment prennent pourtant une certaine éloquence, si l'on considère la médiocrité de l'outillage économique dont fut doté l'Oriental jusqu'à ces derniers temps.

Oudjda fut de bonne heure en liaison ferroviaire avec l'Algérie, et routière avec la plaine des Triffa, mais ses relations avec l'Occidental restèrent longtemps subordonnées aux capacités de trafic de la voie de 0 m. 60 Oudjda-Taza construite en 1921 ; et ses relations avec le Sud, plus précaires encore, n'étaient assurées que par des pistes aménagées et des tronçons de routes. L'Administration ne mettait aucun empressement à doter cette vaste région d'un réseau routier sérieux, les crédits exigés étant disproportionnés à sa valeur pratique. La faible densité de la population de l'Oriental et son aridité ne pouvaient justifier la construction de voies ferrées condamnées à drainer quelques tonnes d'alfa ou de produits de l'élevage. Fort heu-

(1) DE FOUCAULT. — *Reconnaissance du Maroc*, p. 250.

(2) CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 75.

reusement la découverte des richesses minières et l'importance de la position géographique de l'Oriental qui assure « les liaisons dans la France Africaine » (3), dont la valeur est apparue nettement au moment du soulèvement du Rif, devaient provoquer en quelques années son équipement ferroviaire. Durant la crise déclanchée par Abd-el-Krim en 1925-26, la voie de 0 m. 60 se révéla bien insuffisante pour amener les troupes, le matériel et les approvisionnements. Les renforts venant d'Algérie et de Tunisie « ne purent arriver dans les régions de Taza et de Fès qu'au prix des plus grandes difficultés et avec une extrême lenteur » (4). Il s'en fallut d'ailleurs de peu que cette voie de 0 m. 60 fût coupée. La valeur des sacrifices en vies humaines et en argent qu'aurait permis d'économiser la voie normale, dépasse de beaucoup son prix de revient. Aussi, le Gouvernement instruit par cette expérience coûteuse décida de réaliser d'urgence la construction du chemin de fer à voie normale de Fès à Oudjda.

Les travaux commencés en 1928 se poursuivent très activement. La section Oudjda-Guercif (170 km.) est ouverte à l'exploitation depuis le 1^{er} juin 1932 ; celle de Guercif-Taza (65 km.) depuis février 1933, et la dernière celle de Taza-Fès (120 km.), le sera courant 1934. La création de cette voie de rocade Nord-Africaine reliant Marrakech à Tunis sera d'une importance considérable au point de vue militaire, politique et économique.

Au point de vue militaire, elle permettra d'amener au Maroc dans un délai très réduit, les troupes d'Algérie et de Tunisie, au cas où des événements analogues à ceux du Rif se produiraient encore ; et grâce à elle, la mobilité remplaçant le nombre, des réductions d'effectifs pourront être envisagées. Au point de vue politique, la liaison matérielle et morale entre le Maroc et les autres parties de l'Afrique Septentrionale Française sera grandement facilitée, ce qui contribuera, nous le souhaitons ardemment, à abattre les barrières que certains bureaux s'efforcent d'édifier. Dans le domaine économique, elle stimulera les échanges en facilitant les transports entre Oudjda, Taza et la partie extrême de l'Occidental qui se trouveront plus proches de

(3) CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, p. 84.

(4) Rapport du Sénateur MESSIMY. — *Renseignements coloniaux*, d'août 1932, p. 323.

la Métropole que par les ports de l'Ouest. Le mouvement des voyageurs par Oudjda qui, malgré l'insuffisance des moyens de transports, atteint déjà annuellement 150.000 personnes, ne pourra qu'augmenter dans de notables proportions si l'on considère que l'achèvement du Fès-Oudjda doit correspondre avec la mise en service des paquebots rapides de 27 à 30 nœuds, appelés « paquebots de nuit qui mettront Alger et Oran à une nuit de Marseille, Casablanca même n'étant plus alors qu'à une trentaine d'heures de Marseille » (5). Cette voie normale paraît même aujourd'hui capable de couvrir les frais, car en dehors du trafic Est-Ouest « elle fonctionnera comme un drain principal qui collectera les courants méridiens » (6).

Sur cet artère viennent en effet se greffer les chemins de fer de pénétration vers le Sud : près de Guercif la voie stratégique de 0 m. 60 qui, ayant progressé le long de la Moulouya au fur et à mesure des opérations militaires, atteint actuellement Midelt et est utilisée pour les besoins économiques ; à quelques kilomètres d'Oudjda aboutit le chemin de fer de Bou-Arfa qui, prévu d'abord pour la voie de 0 m. 60, puis pour celle de 1 m., a été en définitive porté à l'écartement normal (1 m. 44), grâce aux justes observations du Conseil Supérieur de Défense Nationale, en raison des services qu'il est appelé à rendre comme base de notre action vers le Sahara. Cette voie ferrée longue de 305 km. et ouverte depuis 1931, dessert les mines de Bou-Arfa et celles de Djerada. Son prolongement par Aïn-Aïchir, préconisé jusqu'à Bou-Denib (200 km.) a été ajourné en raison de la situation économique actuelle et remplacé par une route dont les crédits sont prévus dans l'emprunt en cours. La voie ferrée Oudjda - Bou-Arfa prolongée par Aïn-Aïchir et Colomb-Béchar paraît devoir être un jour l'une des principales antennes nord-africaines du Transsaharien.

Mais Oudjda, devenu ainsi un nœud routier et ferroviaire très important, ne pouvait rester ni un terminus ni un simple point de départ. Il fallait au Maroc Oriental un débouché maritime direct.

(5) J. ROUCH. — *Revue scientifique illustrée* du 13 février 1932, p. 75.

(6) J. CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 86.

CHAPITRE DEUXIEME

La question du débouché Maritime de l'Oriental: Nemours

SECTION I

La question du débouché Maritime de l'Oriental

Oran qui, jusqu'à ces derniers temps, a assuré la presque totalité du trafic de cette partie du Maroc, situé beaucoup trop loin d'Oudjda (234 km.), ne pouvait rester le port de l'Oriental, tout au moins pour les marchandises pauvres ou de valeur moyenne. Un débouché direct s'imposait à cette région. Or, « sa côte méditerranéenne étant trop défavorable », il fallait chercher ce débouché en dehors du territoire Oriental (7).

Les Espagnols ont cru, un moment, attirer sur Mèlilla, située à 156 km. d'Oudjda, tout le trafic de l'Oriental et avaient dans ce but projeté de prolonger leur voie ferrée Mèlilla-Tistutin jusqu'à Guercif où elle se serait raccordée à notre grande artère nord-africaine. Le port espagnol a encore l'avantage d'être un port franc, ce qui est bien fait pour encourager la contrebande qui s'y pratiquerait en grand, si l'on en croit certains articles de presse qui qualifient Mèlilla de « grand port de contrebande » (8). Les marchandises importées pénétreraient ainsi à l'intérieur, sans avoir acquitté les droits de douane et autres taxes qu'elles devraient supporter légalement pour être nationalisées marocaines et avoir le droit de circuler librement dans tout le Maroc. Les blés d'Australie y entrent, paraît-il. « comme chez eux, reçoivent des certificats d'origine du

(7) J. CÉLÉRIER. — *Revue économique internationale*, juillet 1929, p. 88.

(8) *Le courrier du Maroc* du 30 août 1932.

Maroc pour passer ensuite le pont de la Moulouya et entrer en franchise au Maroc français ». En 1931, la zone espagnole nous aurait ainsi imposé 50.000 qx de farine, tandis qu'elle nous achetait de la paille parce qu'elle n'avait pas eu de récolte de blé. Ce détournement de trafic au profit du port espagnol a, depuis quelques années, tendance à s'accroître ; d'après un rapport de la région d'Oudjda, les entrées de cette provenance se seraient élevées à 10 millions en 1931 contre 7 millions en 1930 (9). Mais ces chiffres officiels paraissent bien au-dessous de la réalité, si l'on tient compte des produits qui, évitant Saf-Saf sur la voie Mèlilla-Berkane où se trouve l'unique bureau de douane et de statistiques douanières, suivent les autres routes et pistes autocyclables et pénètrent dans notre zone en échappant à tout contrôle. Si ce détournement de trafic devait persister à s'accroître, nous risquerions d'avoir dépensé près d'un milliard et demi à l'équipement routier et ferroviaire de l'Oriental pour favoriser surtout le port espagnol. Ce danger n'a point échappé au Gouvernement.

La question du débouché maritime de l'Oriental, portée à la Conférence Nord-Africaine de 1928, fut tranchée en faveur de Nemours. Cet accord, remis en discussion par le Protectorat Marocain qui voulait construire un port à Saïdia, a fait l'objet d'un arbitrage du Gouvernement français approuvé par le Parlement en mars 1931 aux termes duquel le choix de Nemours est maintenu. Ce port, aménagé et relié par la voie ferrée normale à Oudjda (60 km.), mettant ainsi Taza à 290 km. de la Méditerranée, permettra de lutter avantageusement contre la concurrence de Mèlilla. D'un autre côté, la voie ferrée d'Oudjda-Oran va recevoir de sérieuses améliorations portant à la fois sur le tracé et la vitesse qui permettront à Oran de rester le port de l'Oriental pour les voyageurs et les marchandises riches, les autres passant par Nemours. Si, dans cette compétition économique née au sujet du débouché maritime de l'Oriental, le Gouvernement s'est prononcé contre Saïdia, cela ne tient nullement à sa situation géographique. Saïdia jouit d'une situation aussi bonne que Nemours. Il est à la même distance d'Oudjda et se trouve mieux placé pour desservir

(9) *Rapport sur la navigation et le mouvement commercial*, année 1931, p. 6.

la plaine des Triffa. Mais ses conditions physiques sont des plus désavantageuses. Des études techniques qui ont été faites, il résulte que la nature rebelle a réuni sur l'étroite partie du littoral marocain qui s'étend sur 18 km. de l'embouchure de la Moulouya à celle du Kis, des obstacles matériels quasi-insurmontables. Les sables, accumulés d'une façon incessante par la Moulouya à son embouchure, sont rejetés par les vents du Sud-Ouest sur cette partie du rivage et envahissent constamment la baie de Saïdia qui, pour cette cause, a des fonds très hauts. Ceci rendrait très difficile la construction d'un port, même réduit. Il ne serait guère réalisable qu'en creusant les bassins sur le rivage. Cette méthode est une des plus onéreuse, et nous sommes fondés à croire que le chiffre de 250 millions (10) indiqué à titre de prévision se serait révélé insuffisant si l'on se base sur les évaluations qui avaient été faites en 1914 pour le port de Casablanca. Un port construit à Saïdia aurait entraîné aussi des frais d'entretien, de dragage très élevés, toujours à cause de l'ensablement de la baie. Il n'est pas douteux que ces dépenses de construction et d'entretien sont hors de proportion avec les services qu'on aurait pu attendre de Saïdia, parce que son hinterland ne pourrait s'étendre au-delà de l'Oriental, tandis que Nemours dont le mouvement commercial approche 100.000 tonnes a déjà un arrière-pays algérien qui lui est propre et qui englobe notamment la vallée de la Tafna et la région frontière Algéro-Marocaine.

SECTION II

Le Port de Nemours

Contrairement à une opinion très répandue dans la presse marocaine, le port de Nemours existe déjà. Il convient, non pas de le créer de toutes pièces, mais d'activer les travaux d'aménagement déjà entrepris. Ce port, abrité par deux digues de 400 à 500 m. et un brise-lames, reçoit des

(10) *Renseignements coloniaux*, août 1932, p. 324.

navires de 100 à 110 m. de long et d'un tonnage de 4 à 5.000 tonnes.

I. — RELATIONS MARITIMES. — MOUVEMENT MARITIME

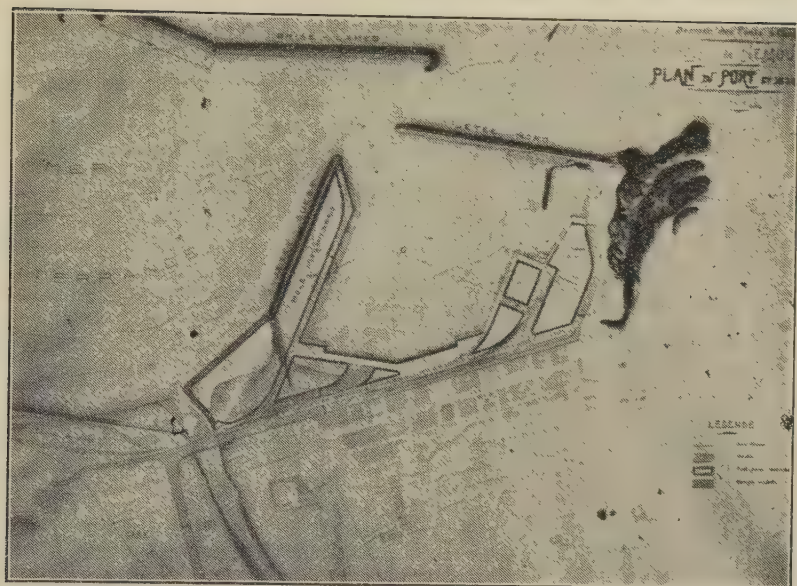
ET MOUVEMENT COMMERCIAL

Nemours est déjà fréquenté par de nombreuses Compagnies de navigation française. Trois Compagnies marseillaises assurent des services entre Nemours et Marseille : la Cie de Navigation Mixte fait un service hebdomadaire ; la Cie A. et P. Sicard un service bi-mensuel ; l'Armement Bérengier et Giannoni touche régulièrement Nemours et y débarque les sucres de Marseille destinés à l'Orient ; la Cie Scotto, Ambrosino et Pugliese fait par semaine un service côtier entre Oran, Beni-Saf et Nemours. La Cie Schiaffino d'Alger touche fréquemment ce port ; les Cies Paquet, Fécampoise de Navigation, France-Afrique envoient très souvent des navires charger des céréales et autres marchandises destinées aux ports méditerranéens ; tandis que les bateaux de la Cie Générale Transatlantique et ceux de la Cie des Bateaux à Vapeur assurent les relations de Nemours avec les ports de l'Océan Atlantique et de la Mer du Nord.

Nemours est encore desservi par un certain nombre de Cies étrangères notamment ; les Cies allemandes : Sloman, Deutsche, Levant, Linie, Oldenburg ; les Cies italiennes : Tripovitch, Neptunia et par de nombreux vapeurs anglais, danois, suédois, norvégiens, esthoniens, yougoslaves, espagnols.

Le mouvement maritime de ce port, déjà assez important, est en augmentation continue depuis quelques années. Nemours a été touché en 1931 par 324 navires jaugeant 176.000 tx (j. n.) contre 160.000 tx l'année précédente. Il est fréquenté par des navires de 4 à 5.000 tx qui amarrés en pointe aux quais, y opèrent normalement.

Son mouvement commercial à peu près identique à celui de Rabat augmente rapidement ; de 72.000 t. en 1929, 85.000 en 1930, il atteint en 1931 97.000 t. dont 62.000 t. aux importations ; ce mouvement commercial ne comporte que des marchandises diverses.



Le port de NEMOURS

II. — AMÉNAGEMENTS ET EXTENSIONS DE NEMOURS CORRÉLATIFS A SA FONCTION DE DÉBOUCHÉ DE L'ORIENTAL

Les travaux prévus par la Convention du 2 mars 1931 passée entre le Maroc et l'Algérie, et qui doivent être terminés en cinq années se poursuivent activement. A leur achèvement, le port de Nemours disposera d'une surface d'eau bien abritée de 9 ha. par fonds de 9 m., d'un développement de 800 m. de quais fondés également à 9 m., de 60.000 mètres carrés de terre-pleins dont 20.000 mètres carrés seront réservés aux minerais. Il pourra recevoir à quai à la fois cinq à six navires de fort tonnage de 100 à 120 m. de long. Il va être doté aussi d'un outillage moderne et complet comprenant des engins de levage (grues électriques fixes et flottantes) des appareils de manutention mécanique, etc... Et les Cies minières marocaines auront la faculté de créer des installations particulières sur le môle à minerais qui leur sera offert. Enfin, des voies ferrées à écartement normale relieront les quais à la gare de chemin de fer. Quand

ces aménagements seront terminés, Nemours pourra facilement faire face à un trafic annuel de 600.000 tonnes.

Parallèlement aux travaux du port, l'Algérie poursuit la construction du chemin de fer à voie normale devant relier Nemours à Oudjda par Zoudj-el-Beghal. Une route nationale existe déjà entre Nemours et Oudjda ; on a aussi décidé de construire un embranchement sur Martimprey et Berkane et un deuxième sur Marnia (11).

En outre, Nemours est, ou va être, incessamment le point de convergence des routes : 1° Oudjda-Marnia-Nemours par Nedromah ; 2° Tlemcen-Nemours par Hennaya et Nedromah ; 3° Beni-Saf - Nemours par le littoral ; 4° Nemours-Berkane par Martimprey.

L'importance de son hinterland naturel, comprenant la vallée de la Tafna, la région frontière algéro-marocaine, une partie des territoires du Sud Oranais le Maroc Oriental et une partie des Oasis du Sud Marocain justifie amplement les sacrifices pécuniaires consentis, justification que vient encore renforcer la perspective, pour Nemours, de devenir la tête de ligne de l'une des principales antennes du Transsaharien, la plus courte semble-t-il. Aussi, pour répondre à toute éventualité d'accroissement du trafic provoqué, soit par le Transsaharien, soit par le rendement minier du Maroc, un nouveau projet d'extension du port de Nemours a été dressé par les Services de l'Algérie. Ce projet consiste principalement dans l'aménagement du bassin Ouest. Il serait susceptible de procurer de 15 à 20 hectares d'eau abritée toujours avec des grands fonds, et une quinzaine d'hectares de nouveaux quais et terre-pleins. Sa réalisation, qui n'exigerait pas plus de trois ou quatre ans, rendrait Nemours capable de faire face à un trafic annuel de 3 à 4 millions de tonnes.

Mais le projet en cours d'exécution paraît largement suffisant pour faire face aux besoins normalement prévisibles compte tenu des exigences du trafic marocain. Nous avons vu que le trafic de l'Oriental reste encore bien modeste, et il serait peu raisonnable, à notre sens, de croire qu'il atteindra rapidement des chiffres très élevés, surtout aux exportations. Il importe encore deux fois plus de produits ali-

(11) Octave LLABADOR. — *Nemours, port du Maroc Oriental*, p. 5.

mentaires qu'il n'en exporte et cependant sa mise en valeur est déjà très avancée. L'accroissement de production agricole escompté par l'irrigation de 18 à 20.000 ha. dans les Triffa, après avoir rétabi l'équilibre, compte tenu des besoins nouveaux dûs à l'augmentation de la population, laissera bien peu de chose pour les exportations.

En raison de la faible étendue de ses terres fertiles et de sa pauvreté en eau, l'Oriental ne sera jamais une zone de grande production agricole, comme les plaines atlantiques nord-marocaines. Son trafic aux exportations doit donc être surtout évalué en considération de ses possibilités minières. Or, ses gisements de l'Extrême Sud (du Guir et du Ziz) sont à écarter en raison de leur éloignement et ceux de Midelt et de la Haute Moulouya rentrent indiscutablement dans l'arrière-pays de Port-Lyautey plus rapproché de 300 kilomètres (327 km. au lieu de 520).

En l'état actuel des prospections, seules les mines de Bou-Arfa (manganèse) et de Djerada (charbon) réunissent les conditions pour être exploitées dans un avenir rapproché. Mais il n'a été établi de prévisions sérieuses que pour celles de Djerada d'où l'on compte extraire au début 100.000 t. de charbon par an et plus tard 300.000 t. Toutefois, pour des raisons déjà exposées, l'exportation d'une faible partie de la production est seule à envisager. Quant au trafic des importations, actuellement alimenté dans une forte proportion, par les matériaux de construction et les articles d'outillage économique, malgré la mise en service du Fès-Taza-Oudjda appelé pourtant à stimuler le mouvement commercial de l'Oriental, il continuera sans doute à augmenter très lentement.

L'essor de l'Oriental et sa richesse minière sont certains, mais en dépit de ces réalités tangibles, son trafic extérieur ne semble pas près d'absorber la capacité de manipulation du port de Nemours.

Les critiques relatives au choix de Nemours, répandues dans la presse marocaine, ne reposent donc sur aucune base sérieuse. Il convient à notre avis d'en chercher l'explication partielle tout au moins, bien plus dans une compétition d'intérêts privés que dans un prétendu amour-propre national auquel il est parfois fait allusion. Certains voyaient déjà dans les sables de Saïdia une occasion admi-

rable de provoquer un mouvement de spéculation effrénée qui aurait permis l'éclosion de fortunes faciles et rapides comme nous en avons vu s'édifier à Casablanca.

M. le Sénateur MESSIMY chargé de mission au Maroc, après avoir visité les installations minières, les chantiers de la voie ferrée Fès-Oudjda et les travaux du port de Nemours, se déclare satisfait de la solution donnée par le Gouvernement Français, au conflit surgi entre le Maroc et l'Algérie au sujet du choix de Nemours comme débouché maritime de l'Orient. Selon M. MESSIMY, créer un port marocain à Saïdia aurait eu le triple inconvénient d'imposer au Protectorat un surcroît de dépense de 250 millions de francs et d'exacerber des conflits locaux par l'établissement de deux ports français rivaux distants seulement de 40 km., l'un en territoire marocain (Saïdia), l'autre en territoire algérien (Nemours). Considérant d'autre part que le tracé qui s'imposera pour le « Transafricain » est celui qui passera par Oudjda - Bou-Arfa et la vallée de la Saoura, il place à Nemours le débouché le plus direct de cette voie transcontinentale. L'éminent Sénateur ajoute : « Ce débouché ne peut être un port partiellement internationalisé comme tout ce qui est marocain ; il faut qu'il se trouve en terre algérienne, c'est-à-dire exclusivement soumis aux lois françaises » (12). Cette opinion autorisée de M. le Sénateur MESSIMY confirme et renforce celle d'André COLLIEZ qui, en 1928, qualifiait le choix de Nemours de solution rationnelle (13).

(12) M. MESSIMY, Sénateur. — Avis présenté au nom de la Commission des Affaires Etrangères et de la politique générale des Protectorats. — *Documents parlementaires*, Sénat, Annexe 704, 24 octobre 1932.

(13) André COLLIEZ. — *Le Protectorat du Maroc, 1910 à 1930*, p. 356 et 625.

CONCLUSION SUR LA POLITIQUE DES PORTS DU PROTECTORAT FRANÇAIS AU MAROC

Le Maroc qu'on représente souvent comme un pays « extrêmement bien outillé au point de vue de ses ports » (1) est encore loin d'avoir terminé son équipement maritime. Si la partie centrale de sa façade atlantique est dotée d'un des plus grands emporia de l'Afrique, vers où convergent des routes et voies ferrées normales, par contre, au Nord et au Sud, son outillage reste bien insuffisant et ne répond même pas aux besoins immédiats. Casablanca, supérieurement outillé, peut faire face à un trafic annuel de 6 millions de tonnes, alors que le mouvement commercial maritime de la zone française dépasse à peine 2 millions et demi de tonnes. « La concentration des efforts du Protectorat à Casablanca a été faite de propos délibéré, nous dit M. Célérier; on a voulu éviter la dispersion des crédits qui a été si funeste en France à l'aménagement de nos grands port » (2).

Pour justifier cette politique, on invoque généralement l'exemple de l'Allemagne; celle-ci n'a que quelques ports, et a fait un effort gigantesque en faveur de Hambourg qui accapare la plus grande partie du trafic maritime du pays. La situation géographique de ce port explique son importance et « sa fonction essentiellement régionale ». « Hambourg est le déversoir naturel de toute l'Allemagne industrielle, grâce aux canaux et aux fleuves régularisés » (3) qui s'étalent dans les grandes plaines du Nord et étendent leurs ramifications jusqu'au pied des massifs montagneux de la périphérie. Ce sont de « grands fleuves à pentes douces et à large nappe d'eau naturellement navigables qui n'ont eu besoin que de travaux d'amélioration peu coûteux » (4). La Prusse, où se trouve la partie prin-

(1) Sénateur MESSIMY. — *Documents parlementaires*, Sénat, Annexe 704 du 27 octobre 1932, p. 1034.

(2) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 135.

(3) A. HUART. — *Les ports de commerce français*, p. 102.

(4) C. COLSON. — *Cours d'économie politique professé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussée*, p. 69.

cipale de leur cours aurait dépensé seulement 180 million de 1816 à 1905 pour l'amélioration de ses fleuves et rivières non canalisés et dépenserait chaque année 9 millions pour leur entretien (5). Les marchandises lourdes, encombrantes et de faible valeur économique, amenées par la batellerie moyennant un fret réduit voisin du fret maritime, viennent à Hambourg pour y être embarquées pour les directions les plus variées.

Mais, malheureusement, les données géographiques du Maroc ne ressemblent nullement à celles de l'Allemagne. Ces données, ici comme en France où le Massif Central est un vrai pôle de divergence, tendent bien plus à la dispersion qu'à la concentration des courants commerciaux.

Le Haut Atlas, chaîne médiane principale, et les deux chaînes secondaires : l'Anti-Atlas et le Moyen-Atlas que continue, à l'Ouest, le massif ancien des Zaïan et des Zaër, compartimentent le Maroc en un certain nombre de bassins, de régions naturelles, très différentes et assez nettement séparées, qu'il serait vain de vouloir desservir par un même port. De plus, les cours d'eau, quoique plus abondants qu'en Algérie et en Tunisie, le sont insuffisamment pour porter bateaux, sauf le Sebou sur une faible partie de son cours. Et, en fait on ne peut ici comme dans le reste de l'Afrique du Nord, tabler que sur des moyens de transports terrestres, beaucoup plus onéreux que les transports par eau et dont le coût est toujours proportionnel à la distance, surtout quand il s'agit de marchandises d'une valeur économique relativement faible, comme celles que produit le Maroc : grains, minerai, liège, etc. Dans ce pays où, même aux importations, les marchandises riches ne représentent qu'une faible proportion du tonnage, chaque grande région naturelle de production et d'absorption aboutissant à la mer devrait être dotée d'un port moderne, en rapport avec ses possibilités économiques. Aussi, à première vue, l'idée du grand port unique apparaît-elle comme anti-économique, et elle se comprend difficilement à l'heure actuelle.

(5) C. COLSON. — *Cours d'économie politique professé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*, p. 69.

L'explication de cette politique doit être cherchée, semble-t-il, en partie dans une connaissance insuffisante de la géographie du Maroc et de la valeur économique des principales régions. Ainsi, en 1902, sous prétexte de rattacher le Maroc à l'Algérie, nos négociateurs « offrent à l'Espagne, non seulement le Gharb, mais encore Fèz et Taza » (6), c'est-à-dire la partie la plus riche du Maroc et celle précisément qui assure la liaison entre le Maroc et l'Algérie. Fort heureusement, cette offre ne fut pas acceptée.

Au début du Protectorat français, les difficultés de communication, dissidence au Sud, insécurité et impraticabilité des routes au Nord et à l'Est, étaient telles qu'on ne connaissait guère encore que le centre du Maroc atlantique où Casablanca émergeait avec sa cité et son arrière-pays, la Chaouia, occupés depuis cinq ans par nos soldats. Cette première emprise française avait amené la création d'un mouvement d'affaires, surtout à base de spéculation qui devait nous conduire à surestimer la valeur de cette partie du Maroc par rapport à l'ensemble. La Commission des ports de 1913 qui, à la suite d'un voyage côtier, concluait, au point de vue économique et technique, à la construction du port d'intérêt général à Casablanca ne semble pas avoir échappé à cette erreur commune. Il est vrai qu'au point de vue économique elle n'avait ni le temps matériel ni les éléments nécessaires pour fixer d'une façon sérieuse les bases de la politique portuaire à suivre au Maroc, ni pour déterminer l'emplacement du ou des grands ports. Au point de vue technique, son choix n'a guère été plus heureux si l'on tient compte des difficultés rencontrées et des sommes englouties dans cette entreprise. L'étude aurait dû être entreprise neuf ou dix ans auparavant comme l'indique M. Victor Cambon qui a, dit-il, « tenu dans les mains la preuve que cette étude, l'Allemagne l'avait faite » (7).

Avec l'extension de la pacification au Nord et au Sud, il apparut bientôt aux esprits avertis des questions économiques qu'il y avait, au Maroc, des zones d'un avenir autre que celui de la Chaouia, et qu'un seul grand port, fut-il

(6) A. COLLIEZ. — *Notre Protectorat marocain*, p. 4 et 5.

(7) Victor CAMBON. — *Notre avenir*, p. 170.

mathématiquement à égale distance du bassin du Sebou et du Haouz de Marrakech, ne desservirait ni l'un ni l'autre et ne pourrait suffire pour faire face au trafic d'un pays presque aussi vaste que la France.

Le Général Lyautey décida de doter le Nord d'un débouché maritime, et, dès 1914, malgré l'opposition de ses bureaux, il lançait le port et la ville de Kénitra, aujourd'hui Port-Lyautey. En 1919, M. Delure lui-même, le promoteur du grand port unique à Casablanca, tout en maintenant le projet du début, proposait la construction du port en plusieurs étapes au fur et à mesure des besoins du trafic. Cette idée, tout à fait rationnelle, qui aurait permis de conduire à la fois l'équipement maritime du centre, du Nord et du Sud, combattue ardemment par Casablanca, fut rejetée. Sous la pression des groupements de cette ville, la politique de concentration a continué à dominer au Maroc.

Cette politique a eu l'avantage incontestable de réaliser au moins un grand port moderne; mais elle présente l'inconvénient très sérieux de grever de frais de transports très élevés et inutiles les produits à destination ou en provenance des régions méridionales et septentrionales dont l'activité économique se trouve, de ce fait, très handicapée. Cela, joint à l'insuffisance des voies ferrées, explique dans une certaine mesure pourquoi le coût de la vie est de 15 à 20 % plus élevé au Maroc que dans le reste de l'Afrique du Nord. De plus, depuis quelques années, malgré les extensions données aux ouvrages du port et à l'outillage, le trafic commercial de Casablanca baisse et son importance relative diminue. On assiste à une décentralisation très marquée du trafic en faveur des ports du Nord, décentralisation qui affecte même les marchandises riches ou périssables dont Casablanca garda longtemps le monopole. Fait plus grave, une bonne partie des marchandises riches destinées au Nord aurait tendance à emprunter les ports espagnols. Comme l'écrivit M. Claveille, « il ne peut y avoir plusieurs politiques des ports qui soient bonnes; seule s'impose celle qui, en harmonie avec le physique du pays, répond à ses besoins intérieurs et à ses possibilités d'expansion » (8). Pour avoir

(8) A. CLAVEILLE. — *Nos ports*, p. 5.

voulu éviter la politique parlementaire d'éparpillement des crédits, on est tombé dans l'excès contraire.

Il va donc falloir, à moins de compromettre sérieusement notre situation commerciale et le développement économique du Maroc, accélérer les travaux entrepris sur d'autres points de la côte marocaine.

Grâce à l'Office Chérifien des Phosphates qui jouit, fort heureusement, d'une certaine autonomie financière, Safi va être équipé rationnellement pour l'exportation des minerais et le trafic général. Il va devenir le grand port des régions méridionales.

Les améliorations prévues pour les autres ports du Sud et de l'Extrême-Sud, au rôle plus strictement régional, semblent suffisantes pour permettre à ces ports de faire face à un trafic plutôt stationnaire, sauf peut-être Mazagan qui est le débouché d'un arrière-pays dont la production pourrait être accrue notablement.

En ce qui concerne l'Oriental, la solution de Nemours adoptée par le Gouvernement Français, paraît tout à fait conforme à l'intérêt général du Maroc, puisqu'il aura ainsi, sans aucun frais, un débouché maritime bien situé, parfaitement équipé et susceptible de toutes les extensions futures.

Pour le Nord du Maroc, au contraire, quels que soient les résultats obtenus à Rabat et surtout à Port-Lyautey, le problème des accès maritimes est loin d'être résolu. Si, pour le centre, l'administration se trouve dans ses réalisations en avance de plusieurs années, des décades peut-être sur le développement économique du pays, ici on peut dire sans récrimination qu'elle est nettement en retard. Les crédits prévus au dernier emprunt pour Port-Lyautey s'avèrent déjà bien insuffisants. La construction à Port-Lyautey-Méchédya d'un système portuaire de premier ordre s'impose à la fois à cause de la nécessité pressante d'enrayer la concurrence des ports espagnols et à cause des besoins du trafic des régions du Nord qui, en pleine évolution, produisent à elles seules presque autant que tout le reste du Maroc et où la densité de la population pourra approcher celle des plaines atlantiques européennes.

Mais comme les ports ne valent que s'ils sont « attelés » à des milliers de kilomètres de routes et surtout de rail

les reliant avec les centres de production et de consommation de leur arrière-pays, l'outillage de l'intérieur doit marcher de pair avec celui des accès maritimes. Le chemin de fer, véritable instrument de mise en valeur des pays neufs aide encore à répandre le prestige de l'Européen et consolide la sécurité des régions qu'il traverse. Le prolongement vers l'intérieur des antennes ferroviaires, Casablanca-Oued-Zem, Port-Lyautey-Meknès, et la construction de la voie ferrée normale Port-Lyautey-Mechra-Bel-Ksiri-Haut-Ouergha et de la rocade Meknès-Marrakech, le long du Moyen Atlas, assoieraient définitivement la « paix française » dans le Maroc atlantique et les Confins algéro-marocains et ouvriraient à la colonisation de magnifiques régions qui figurent parmi les plus intéressantes du Maroc à la fois par la fertilité de leur sol, leur avenir minier et peut-être industriel en raison de leur richesse en houille blanche.

On ne saurait perdre de vue que lorsqu' « il s'agit de pénétrer dans des régions séparées du monde civilisé..., on voit surgir parfois des sources de trafic dont on ne se faisait aucune idée » (9). Il est inutile d'insister sur l'intérêt qu'il y a pour un pays neuf à poursuivre ses travaux d'équipement pendant les périodes de dépression économique. Leur réalisation à des prix relativement bas allège d'autant l'amortissement et accroît la rentabilité des capitaux empruntés. Au point de vue social, cette politique de grands travaux supprime ou prévient le chômage et, la crise terminée, met le pays en mesure de participer avantageusement au mouvement de reprise.

Il est évident qu'on ne saurait qualifier de politique de grands travaux d'équipement économique celle qui a été quelquefois pratiquée ici et qui a consisté à affecter des sommes très importantes à l'édification « d'opulentes constructions administratives » à Casablanca et à Rabat, de luxueuses villas pour fonctionnaires « dans des cités où les logements vides foisonnent » (10); ni celle qui consiste à favoriser les constructions urbaines par l'octroi, à certaines catégories de citoyens, de prêts avec exonéra-

(9) C. COLSON. — *Cours d'économie politique professé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*, p. 199.

(10) *La Vie Marocaine* du 3 août 1932.

tion partielle ou totale d'intérêts et d'impôts; tout autant de mesures destinées à encourager l'accroissement du peuplement européen des villes, déjà disproportionné à l'évolution actuelle du Maroc, tandis que le peuplement rural européen, au contraire, des plus faibles, ne représente « que 7 % de l'ensemble de la population active européenne » (11). C'est la conséquence de la politique des grands domaines suivie ici en matière de colonisation, tendance qui s'accroît encore depuis quelques années, sous le couvert de la formule de « recasement ». Pourtant, ainsi que le remarque M. HOFFHERR, « les quatre à cinq millions d'habitants qui constituent la population marocaine ne sauraient suffire à mettre en œuvre l'abondance des richesses naturelles » (12) de ce pays.

Ainsi, pour corriger les effets d'une concentration excessive en matière d'accès maritimes et, d'une façon générale, en matière d'outillage économique, voire même d'organisation administrative, il faut prévoir de nouveaux crédits et de nouveaux emprunts en vue de continuer l'équipement de ce pays. Après la façade centrale, il faut outiller les autres façades et aussi l'intérieur plutôt délaissé.

En dépit d'investissements improductifs, le plafond des capacités d'emprunt du Maroc n'est nullement atteint et, ainsi que le note M. le Sénateur Messimy, « les impôts sont relativement légers si on les compare à ceux de la Métropole. Ils peuvent être facilement augmentés sans que la charge en soit trop écrasante. La richesse productive augmente d'année en année » (13). L'un des meilleurs moyens d'accroître cette « richesse productive » c'est précisément de développer l'appareil économique nécessaire à la mise en valeur du sol et du sous-sol et d'intensifier la colonisation.

Celle-ci agit à la fois sur la production et la consommation; chaque exploitation est une ferme-école dans laquelle les indigènes des alentours viennent prendre des enseignements (14), tandis que la présence de l'Européen provoque dans les pays neufs une évolution constante et continue de

(11) R. HOFFHERR, — *Revue économique internationale*, juil. 1929, p. 51.

(12) R. HOFFHERR, — *Revue économique internationale*, juil. 1929, p. 51.

(13) M. le Sénateur MESSIMY, — *Documents parlementaires*, Sénat, Annexe 704 du 27 octobre 1932, p. 1036.

(14) A. COLLIEZ, — *Notre Protectorat marocain*, p. 513.

la vie des habitants. « On se nivelle toujours sur le besoin le plus élevé et non sur le besoin inférieur » (15). L'exemple de l'Algérie montre aussi que l'indigène, loin d'être refoulé par les installations de colons, en profite, au contraire, largement. Si, de 1872 à 1930, le nombre des Européens fixés en Algérie, passant de 215.000 à 870.000, a presque quadruplé, celui des indigènes, durant ce même laps de temps, a plus que doublé (16).

L'arrêt de la colonisation officielle n'est pas étranger à la crise dont souffre actuellement le Maroc où il n'arrive plus, en dehors des fonds d'emprunt publics, ni argent frais ni hommes nouveaux. Sa reprise, selon une formule plus en rapport avec les capacités de peuplement du pays, serait vraisemblablement plus efficace que la modification du régime douanier marocain que certains préconisent en tout premier lieu.

Le système douanier à base libre échangiste du Maroc, si différent de celui qui a été adopté par la France en Algérie et dans ses autres colonies, force nos nationaux à déployer des efforts et des initiatives que ne susciterait pas le régime protecteur préconisé par List pour soutenir les « industries naissantes ». Ainsi, le régime de la « porte ouverte » pousse au perfectionnement des méthodes commerciales et industrielles et il a pu contribuer au développement plutôt rapide de l'activité industrielle de ce pays. Mais, outre qu'il a l'inconvénient très sérieux de nous faire supporter entièrement sans aucune contre-partie tous les frais de pacification, de police et d'équipement, il laisse le Protectorat à peu près désarmé pour lutter efficacement en période de crise économique contre les dumpings dont les excès menacent à la fois l'économie et les finances marocaines.

Pour se protéger contre l'interprétation abusive que certains importateurs entendent donner au principe de l'égalité économique, le Protectorat français, par dahir du 30 janvier 1933, a créé des taxes dites « de compensation » qui frapperont, à leur entrée au Maroc, les marchandises bénéficiant de primes directes ou indirectes de manière à

(15) P. LYAUTEY. — *L'Empire colonial français*, p. 310.

(16) M. E. F. GAUTIER. — *L'évolution de l'Algérie de 1830 à 1930*. — Cahier n° 111 du Centenaire de l'Algérie, p. 29.

rétablir la valeur réelle de ces marchandises à la parité « normalement et loyalement pratiquée par les autres pays importateurs bénéficiant de la clause de la nation la plus favorisée ». Il est possible que cette mesure fasse cesser certains abus, mais elle restera probablement d'une application difficile et d'une portée limitée contre les nations signataires de la Conférence de Madrid de 1880 et de l'Acte d'Algésiras. Il appartiendra à notre diplomatie, profitant d'une occasion favorable, de supprimer cette hypothèque qui pèse de plus en plus lourdement sur le Maroc, ou tout au moins d'en obtenir l'allègement. Comme l'indiquait récemment M. Aug. Bernard, « il serait de la plus élémentaire moralité que la France qui dépense son argent, et administre avec la plus grande intelligence et la plus rigoureuse honnêteté, bénéficiât d'une sorte de prime de gestion sous forme de facilités accordées à ses produits à leur entrée au Maroc » (17).

Toutefois, il importe, à notre avis, de poursuivre l'amélioration du régime douanier marocain dans le sens de l'assimilation avec le régime douanier français et algérien, et non dans le sens de l'unification douanière des différentes zones; l'unité douanière marocaine devant, selon M. R. Hoffherr, contrarier la constitution du bloc douanier nord-africain (18). Nous pensons, avec M. J. Célérier, qu'il convient d'aborder ce problème comme tous ceux qui divisent le Maroc et l'Algérie avec l'intention d'aboutir à une large entente d'inspiration française et non avec un esprit séparatiste (19) pouvant conduire à des solutions qui profiteraient surtout à l'étranger. C'est encore dans un esprit de conciliation que doit être poursuivie l'intégration de l'économie marocaine dans l'économie française; la Métropole se devant d'ouvrir plus largement ses portes à l'entrée des produits marocains suivant un plan rationnel d'échanges réciproques entre la France et l'Afrique du Nord.

Indépendamment de la modification du statut douanier actuel et bien que ce soient plutôt les pays dotés d'un régime protectionniste qui aient recours à la création des zones franches, cette combinaison pourrait être utilement

(17) *L'Echo du Maroc* du 13 mars 1933.

(18) R. HOFFHERR. — *Revue économique internationale*, février 1933, p. 304.

(19) J. CÉLÉRIER. — *Le Maroc*, p. 203.

envisagée pour Casablanca et Port-Lyautey. La zone franche accroitrait, semble-t-il, dans une certaine mesure la fonction commerciale, peut-être même la fonction industrielle de ces ports et leur permettrait aussi de mieux résister à la concurrence des ports francs espagnols.

En somme, malgré certaines erreurs, dépenses somptuaires excessives, anticipations démesurées, sur quelques points de la façade marocaine atlantique, des progrès considérables ont été accomplis en moins de vingt ans, bien qu'une grande partie du Maroc en soit encore au stade de l'occupation militaire et de l'organisation administrative. Aux ports munis d'engins et d'appareils modernes, pouvant faire face à un trafic total de 7 à 8 millions de tonnes, aboutissent plus de 7.000 km. de routes et environ 1.300 km. de chemins de fer à voie normale. Cet effort d'équipement constitue, il faut le reconnaître loyalement, une œuvre immense qui fait le plus grand honneur à la France; mais sa continuation suivant un plan rationnel s'impose et se justifie en dépit des difficultés actuelles. Il conditionne la mise en œuvre des richesses naturelles dont l'inventaire, bien qu'inachevé, permet les plus belles espérances; les travaux publics au Maroc s'imposent encore parce qu'ils représentent aux yeux des indigènes la meilleure excuse de la colonisation et que leur financement constitue le plus sûr moyen d'équilibrer la balance des comptes du Protectorat. D'après Chailley Bert, « les colonies jeunes sont comme les enfants qui ont besoin d'une forte alimentation. La forte alimentation des colonies est l'outillage économique » (20).

Or, les ports de l'Ouest sont, pourrait-on dire, la pièce maîtresse de l'outillage économique de la zone française. C'est par eux que s'effectuent les neuf dixièmes du trafic commercial de la zone française, trafic dont le tonnage est près de huit fois celui de 1912, et le Maroc leur doit d'être de moins en moins une impasse. Aussi, leur équipement doit être calculé non seulement en raison des possibilités de leur hinterland naturel, mais encore en fonction de l'attraction qu'ils peuvent exercer sur les grandes routes mondiales qui effleurent le Maroc. Quelques-uns

(20) P. LYAUTEY. — *L'Empire colonial français*, p. 309.

pourraient devenir des points de relâche jalonnant « la grande voie France-Amérique du Sud qui, selon P. Lyautey, sera, dans l'avenir, l'une des plus importantes du monde » (21), et sur celle de l'Afrique Occidentale et Méridionale, dont la mise en valeur apparaît pour la vieille Europe comme un vaste champ d'activité, un réservoir de matières premières, en même temps qu'un débouché pour ses productions industrielles pléthoriques. Dans le sens des parallèles, certains d'entre eux bénéficieront de la proximité relative du détroit de Gibraltar, l'un des principaux carrefours maritimes du monde, et pourraient devenir un jour des têtes de lignes de l'Afrique du Nord vers le nouveau continent, si, comme on est en droit de l'espérer, l'évolution économique et sociale du Maroc se poursuit normalement, et si sa densité démographique s'élève à la mesure de sa capacité de peuplement.



(21) P. LYAUTEY. — *L'Empire colonial français*, p. 372.

ANNEXES

Mouvement maritime et commercial de la zone française en 1931 et classement des ports

Désignation des ports	Mouvement de la navigation (entrées)		Mouvement commercial			
	Nombre de navires	Tonnage Jauge nette	Importations		Exportations	
			Tonnes	Milliers de francs	Tonnes	Milliers de francs
<i>Trafic maritime</i>						
Casablanca	1.997	3.350.000	601.922	1.343.032	1.279.025	448.938
Port-Lyautey	448	371.821	289.069	211.238	93.850	94.875
Safi	241	251.000	16.999	24.396	61.778	46.934
Rabat	231	184.778	66.041	107.494	28.459	26.671
Mazagan	225	251.000	14.000	26.947	47.000	73.517
Mogador	172	148.034	12.000	32.934	13.000	18.061
Fedhala	246	98.000	56.800	69.986	6.500	4.077
Agadir	115	106.076	13.000	14.940	14.230	4.060
Total du trafic maritime	3.675	4.760.709	1.069.831	1.830.967	1.543.842	718.033
<i>Trafic terrestre</i>						
La porte d'Oudjda	»	»	162.000	244.000	42.000	43.000
Total général.	3.675	4.760.709	1.231.831	2.074.967	1.585.842	761.033
					2.613.673	2.549.000
					204.000	287.000
					2.817.673	2.836.000

*Mouvement général de la navigation dans les ports marocains
de la zone française de 1911 à 1931 (entrées)*

Années	Nombre de navires	Jauge nette en tonneaux	Poids des marchandises manipulées en tonnes
1911	1.457	1.195.000	280.000
1912	1.375	1.205.000	375.000
1913	1.850	1.700.000	479.000
1914	1.575	1.350.000	312.000
1915	1.450	1.100.000	350.000
1916	1.250	915.000	403.000
1917	1.600	1.300.000	541.000
1918	1.450	995.000	348.000
1919	1.970	1.327.000	600.000
1920	2.600	1.625.000	812.000
1921	3.250	2.105.000	970.000
1922	2.850	2.120.000	975.000
1923	2.800	2.100.000	975.000
1924	2.750	2.320.000	1.474.000
1925	3.029	2.720.000	1.923.000
1926	2.550	2.625.000	2.047.000
1927	3.160	3.202.000	2.692.000
1928	2.748	4.073.500	3.277.000
1929	3.599	4.424.000	3.156.000
1930	3.886	4.803.000	3.000.000
1931	3.675	4.760.000	2.613.000

Commerce général du Maroc (zone française) de 1904 à 1931

Années	Importations millions de francs	Exportations millions de francs	Total	Part de la France		Commerce total
				Importations	Exportations	
1904	35,5	32	67,5	38 %	24 %	32 %
1905	31	27	58	31,5 %	30 %	46,5 %
1906	34	25	59	53,5 %	46 %	50,5 %
1907	35	21,5	56,5	55,5 %	31,5 %	45,5 %
1908	43	43	86	47 %	43 %	45 %
1909	57,5	44	101,5	44,5 %	29,5 %	38,5 %
1910	51	44	95	46,5 %	42,5 %	45 %
1911	69	70,5	139,5	48 %	37,5 %	43 %
1912	110,5	67	177,5	49 %	34 %	43,5 %
1913	181,5	40	221,5	61 %	53 %	59,5 %
1914	133	31	164	62,5 %	56,5 %	61,5 %
1915	180	56	236	64 %	71,5 %	66 %
1916	229	82	311	66 %	85 %	70,5 %
1917	270	116	386	63 %	98,5 %	70,5 %
1918	314,5	115	429,5	50,5 %	80,5 %	70,5 %
1919	481	227,5	708,5	60,5 %	80 %	60,5 %
1920	1.000,5	269	1.269,5	65 %	56,5 %	61 %
1921	909	306,5	1.215,5	67 %	49,5 %	63 %
1922	777,5	237,5	1.015	70 %	54 %	62 %
1923	779,5	272,5	1.052	78,5 %	53 %	66,5 %
1924	925,5	622,5	1.548	69 %	52 %	72 %
1925	1.189,5	564,5	1.754	61 %	38 %	60 %
1926	1.692	710	2.402	65 %	45 %	54 %
1927	1.798,5	851,5	2.650	62,81 %	51,42 %	59,15 %
1928	2.000	1.275	3.275	59,22 %	44,56 %	53,51 %
1929	2.547	1.233	3.780	55,75 %	43,79 %	51,58 %
1930	2.208	719	2.927	59,72 %	38,85 %	54,59 %
1931	2.075	761	2.836	56,15 %	63,33 %	58,08 %

*Tableau comparatif des produits
d'une valeur d'au moins 10 millions exportés par le Maroc
(zone française) en 1929, 1930 et 1931.*

Produits	EXPORTATIONS (valeur en milliers de francs)		
	1929	1930	1931
Phosphates	220.577	247.450	130.805
Blé	170.965	42.130	223.962
Orge	188.788	7.718	84.670
Œufs	128.439	96.997	58.414
Crin végétal	51.538	51.041	40.598
Maïs	47.965	8.718	2.717
Laines	40.789	14.493	6.933
Amandes	37.697	10.317	12.575
Peaux	37.677	36.757	13.207
Fèves	26.918	17.612	14.811
Alpiste	21.158	12.987	11.327
Graines de lin.....	19.099	14.875	15.951
Avoine	18.481	11.962	13.954
Bois de tizra.....	11.594	13.088	7.635
Produits de la pêche	8.795	10.136	12.008
Bovins	6.509	11.710	3.890
Semoules	3.852	474	11.341

*Tableau comparatif des produits
d'une valeur d'au moins 10 millions importés au Maroc
(zone française) au cours des années de 1929, 1930 et 1931*

Désignation des produits	IMPORTATIONS (valeur en milliers de francs)		
	1929	1930	1931
Cotonnades	380.849	158.118	172.189
Sucres	300.960	245.298	217.437
Automobiles et pié- ces détachées	163.179	106.896	101.557
Machines diverses et pièces détachées..	155.151	181.116	123.574
Thé	142.683	67.650	58.690
Essences, pétroles et mazout	134.842	143.100	134.095
Ouvrages métalliques divers	120.968	152.734	136.327
Colis postaux	113.742	97.093	63.026
Vins	47.500	42.552	44.100
Fers	43.393	38.545	25.379
Bois	43.352	56.367	42.734
Pneumatiques	42.493	28.610	28.262
Chaux, ciments, pla- tres	38.641	51.985	42.253
Houille	32.252	34.145	27.133
Tissus de laine	29.549	18.651	17.964
Produits laitiers	29.156	28.941	31.066
Huiles alimentaires ..	28.205	24.301	28.094
Bonneterie, passe- menterie	28.109	29.059	29.023
Rails	25.951	44.220	47.082
Tissus de soie	22.411	31.591	53.227
Savons	21.182	16.420	13.905
Produits chimiques ..	20.291	22.006	22.640
Bougies	19.967	15.024	11.262
Verres et cristaux...	19.732	22.400	18.980
Eaux de vie et li- queurs	15.094	13.860	14.191
Conserves alimentai- res	15.335	14.711	18.944
Papiers, livres et cartons	15.271	22.171	23.153
Cafés	16.911	12.930	10.187
Meubles et ouvrages en bois	14.867	15.648	11.954
Articles de bimbelo- terie	14.509	15.164	3.052
Voitures et wagons de chemin de fer et wagons de ter- rassement	13.746	35.667	32.889
Fruits frais et secs ..	13.116	12.275	14.364
Viandes fraîches ..	13.090	20.813	1.960
Chaussures	12.836	17.947	23.194
Vêtements de confection ..	9.019	21.360	20.287
Huiles de graissage ..	»	18.921	18.388
Fils et câbles élec- triques	»	11.622	13.421
Traverses métalliques....	»	»	20.371
Farines de froment ..	»	»	13.767
Médicaments compo- sés	»	»	13.664

*Etat des principales cultures pratiquées au Maroc (zone française)
en 1929, 1930 et 1931.*

Cultures	Récolte 1929		Récolte 1930		Récolte 1931	
	Surface en hectares	Production en quintaux	Surface en hectares	Production en quintaux	Surface en hectares	Production en quintaux
Blé dur	950.800	6.801.351	944.931	4.713.456	838.278	5.951.185
Blé tendre	267.542	1.843.492	251.592	1.084.156	221.685	2.382.005
Orge	1.311.320	10.301.971	1.297.794	8.162.534	1.340.150	13.299.978
Avoine	46.928	495.336	41.523	342.185	28.915	300.966
Seigle	1.108	7.754	848	3.594	»	»
Maïs	242.967	1.385.586	262.603	1.512.502	349.563	1.352.942
Sorgho	80.732	358.426	88.326	416.036	109.257	345.673
Mil	12.663	75.448	4.876	21.375	10.787	30.194
Alpiste	7.278	40.791	9.789	41.454	19.456	123.542
Fèves	56.418	354.061	55.354	229.469	44.130	144.598
Lentilles	7.818	30.257	8.710	20.298	8.087	41.043
Pois chiches	39.358	247.742	45.922	188.189	45.157	185.135
Petits pois	8.836	50.294	14.826	64.155	10.557	59.842
Fenugrec	3.583	20.749	3.491	12.209	5.352	27.412
Lin	17.094	101.614	23.491	113.742	35.976	236.898
Coriandre	23.966	162.044	11.513	53.095	»	52.177
Gumin	5.813	15.945	7.287	25.254	»	»
Haricots	167	639	768	2.952	48	4.265
Cultures maraichères ..	12.544	»	12.964	»	1.263	»
Cultures fourragères ..	16.347	»	16.726	»	11.099	»
Culture industrielles ..	961	»	1.143	»	15.142	»
					1.122	»
Total	3.114.243	22.293.500	3.104.477	17.006.655	3.096.824	24.537.855

BIBLIOGRAPHIE

I. -- Ouvrages généraux relatifs aux ports et aux questions économiques

- BAEZA (H.). — Le rôle économique du port d'Alger. (*Carbonel 1924*).
- BENEZIT. — Cours édité pour l'Ecole spéciale des Travaux Publics.
- BLOTTIÈRE (Jean). — Les productions algériennes. — Cahiers du Centenaire de l'Algérie n° 9. (*Comité national métropolitain du Centenaire de l'Algérie*).
- BOSSUET (Jacques). — Ports francs et zones franches.
- CAMBON (Victor). — L'Allemagne au travail. (*Paris 1916*).
- CAMBON (Victor). — Vers l'expansion industrielle. (*Paris 1916*).
- CAMBON (Victor). — Notre avenir. (*Paris 1916*).
- CLAVEILLE (Albert). — Nos ports. (*Plon Nourrit, Paris 1921*).
- COLSON (P.-C.). — Cours d'Economie politique professé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- COLSON (P.-C.). — Transports et tarifs.
- DHE (Colonel) et DENIZET (J.). — Les liaisons maritimes, aériennes et terrestres de l'Algérie (*Cahiers du Centenaire de l'Algérie, n° 8*).
- FALCK (F.). — L'Algérie. - Un siècle de colonisation française. (*Notre domaine colonial, 1930*).
- FOVILLE (de). — La transformation des moyens de transports. (*Paris 1880*).
- GAUTHIER (E.-F.). — L'évolution de l'Algérie de 1830 à 1930. (*Cahiers du Centenaire de l'Algérie n° 3*).
- GIDE (Charles). — Cours d'économie politique. (*Recueil Sirèy, 1925*).
- GIDE (Ch.) et RIST (Ch.). — Histoire des doctrines économiques. (*Recueil Sirey, 1926*).
- GIRAULT (A.). — Principes de colonisation et de législation coloniale. (*Recueil Sirey, 1928*).
- GUERNIER (E.-L.). — L'Afrique, champ d'expansion de l'Europe (*Colin, Paris 1933*).

- HARDY (Georges). — Histoire de la colonisation française. (*Larose*, 1928).
- HAUSER (Henri). — Méthodes allemandes d'expansion économique. (*Paris*, 1917).
- HERRIOT (Edouard). — Créer. (*Paris*, 1919).
- HERSENT (G.). — La mise au point de l'outillage maritime français. (*Dunod, Paris* 1920).
- HUART (A.). — Les ports de commerce français. (*Berger-Levrault*, 1911).
- LANDRY (Adolphe). — Notre commerce d'exportation avant, pendant et après la guerre.
- LOMBROSO (Gina). — La rançon du Machinisme. (*Payot, Paris* 1931).
- LOUIS (Georges). — Sources d'eau. - Sources d'or. - Sources d'hommes. (*Imprimeries réunies, Casablanca*, 1932).
- LYAUTEY (Général). — Paroles d'action. (*A. Colin*, 1927).
- LYAUTEY (P.). — L'empire colonial français. (*Les Editions de France*, 1931).
- MAURETTE (F.). — Les marchés de matières premières. (*A. Colin*, 1930).
- MOREUX (René). — Le trafic et l'outillage des ports nord-africains. (*Sté du Journal de la marine marchande*, 1927).
- ROUSIERS (Paul de). — Hambourg et l'Allemagne. (*Paris*, 1902).
- ROUSIERS (Paul de). — Les grands ports de France. (*Paris*, 1909).
- ROUSIERS (Paul de). — La vie américaine. (*Didot et Cie, Paris*).
- ROUX (Louis). — La marine marchande (*Paris*, 1923).
- STEEG (Théodore). — La paix française en Afrique du Nord. (*Alcan*, 1926).
- TARDE (Alfred de). — Le Maroc, école d'énergie. (*Plon, Paris* 1923).
- VIDALENC (Georges). — Le port de Casablanca. (*Faraire, Casablanca* 1928).

II. -- Ouvrages et études relatifs au Maroc

- BERNARD (Augustin). — Le Maroc. (*Alcan, Paris* 1931).
- BOUTIN. — L'expansion coloniale au Maroc. (*de Boccard, Paris* 1928).

- BOUY (Ernest). — Le problème de la main-d'œuvre et la législation du travail au Maroc.
- BRIVES. — Voyage au Maroc 1901-1907. (*Jourdan, Alger 1909*).
- BRUNOT. — La mer dans les traditions et les industries indigènes de Rabat-Salé. (*Alger, 1929*).
- BUTTIN (Paul). — Cendrillon ou l'arboriculture marocaine. (*Turpin, Meknès*).
- DECHAUD (Edmond). — Les ports de l'Ouest. (*Perrier, Oran*).
- CASTRIES (Comte de). — Sources inédites de l'histoire du Maroc.
- CELERIER (Jean). — Le Maroc. (*A. Colin, 1931*).
- CHAPUS (R.). — L'exploitation des phosphates au Maroc. (*E. Sagot, Paris 1928*).
- COLLIEZ (André). — Notre protectorat marocain. (*Lib. des sciences politiques et sociales, Paris 1930*).
- GASTONNET des FOSSES. — Les Portugais au Maroc.
- GENTIL (Louis). — Exposé des titres et travaux, et Voyage au Maroc. (*Masson et Cie, Paris*).
- GOULVEN (J.). — Le Maroc : les ressources de ses régions. (*Larose, 1920*).
- GOULVEN (J.). — Le cercle des Doukkala au point de vue économique. (*Larose, 1917*).
- GRAUX (Lucien). — Le Maroc économique. (*Lib., ancienne Honoré Champion, 1928*).
- GRUVEL (A.). — Le Sous et ses productions.
- HARDY (G.) et AURES (P.). — Les grandes étapes de l'Histoire du Maroc. (*Larose, 1921*).
- HARDY (G.) et CELERIER (J.). — Les grandes lignes de la géographie du Maroc. (*Larose, 1927*).
- HOFFHERR (René). — L'économie marocaine. (*Recueil Sirey, Paris 1932*).
- LAOUST et BOURRILLY. — Eléments d'ethnographie marocaine. (*Larose, 1932*).
- LLABADOR. — Nemours, port du Maroc oriental.
- MAUCHAUSSE (Paul). — L'évolution du régime minier au Maroc. (*Recueil Sirey, 1931*).
- MECHIN (R.). — Les chemins de fer au Maroc. (*Presses Universitaires de France, 1928*).

- MILLIOT (Louis). — Les terres collectives du Maroc. (*Presses Universitaires de France, 1920*).
- OSER (Jules). — Rapport sur la politique de colonisation de l'avenir. (*Moncho, Rabat 1931*).
- PERIGNY (Cte M. de). — Au Maroc : Marrakech et les ports du sud. (*Roger et Cie, Paris*).
- PERIGNY (Cte M. de). — Au Maroc : Casablanca. - Meknès. - Rabat. (*Roger et Cie, Paris*).
- PETIT (L.). — Le port de Rabat.
- PEYRONET (Cap.). — Le Tadla-Zaïan. (*Imprimerie algérienne, 1923*).
- PIQUET (Victor). — Le Maroc. (*A. Colin, 1917*).
- POUVOURVILLE. — La patrie marocaine. (*Le monde nouveau, 1923*).
- RIVIÈRE. — Précis de législation marocaine et traités des codes et lois du Maroc.
- SAVINE (A.). — Le Maroc il y a 100 ans.
- SEGONZAC (de). — Voyage au Maroc 1899-1901. (*A. Colin, 1903*).
- THARAUD (J. et J.). — Marrakech ou les seigneurs de l'Atlas. (*Plon Nourrit*).
- THARAUD (J. et J.). — Fez ou les bourgeois de l'Islam. (*Plon Nourrit*).
- L. GENTIL, E. PERROT, R. MAIRE, J. GATTEFOSSE, Mme DUFOUGÈRE : Rapport sur les productions végétales au Maroc.

III. -- Annuaires, rapports et autres documents

- Annuaire économique et financier. (*Imprimeries réunies, Casablanca*).
- Annuaire de statistique générale. (*Imprimeries réunies, Casablanca*).
- Réglementation douanière 1931. (*Imprimeries réunies, Casablanca*).
- Statistiques du mouvement commercial et maritime. (*Direction Générale de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation, Rabat*).
- Compte-rendu annuel des résultats du trafic des ports ; Documents parlementaires. - Sénat. - Annexe 704 du 27 octobre 1932, (*Rapport de M. le Sénateur Messimy au nom de la Commission des Affaires étrangères et de la politique générale des Protectorats*). — Discours de M. SAINT, Résident général au Maroc au Banquet annuel de l'Association « *Le Maroc* » le 9 mars 1932.

Rapport général sur le budget 1932 et la répartition de l'emprunt.

Bulletin officiel du protectorat. - Bulletin officiel de la Chambre d'agriculture et de commerce de Rabat. - Compte-rendu des séances de la Chambre de commerce de Casablanca à partir de 1913. - Rapport sur la navigation et le mouvement commercial en 1930 et 1931.

Rapport du Directeur du port de Bordeaux.

Guide touristique et historique de Rabat-Salé. - Guide Bleu du Maroc. - Guide de Meknès, capitale berbère.

Bey-Rozet (*L'arboriculture*). - Velu (*Elevage*), Miège (*Expérimentation agricole*). - Gruvel (*L'industrie de la pêche au Maroc*). - Memento soc. sc. nat., Maroc 1913. - Conférences faites au cours de perfectionnement des officiers des Affaires indigènes (*imprimées hors commerce*). - Velu (*Alimentation et aliments du bétail au Maroc*).

IV. -- Périodiques

Le Sud-Ouest économique. - *Bulletin de géographie du Maroc*. - *Revue de géographie marocaine*. - *L'Afrique du Nord illustrée*. - *Annales de Géographie*. - *Revue Hespéris*. - *Revue scientifique illustrée*. - *Revue générale des Sciences*. - *Revue des Arts et Métiers*. - *Revue économique internationale*. - *Revue Nord-Sud*. - *La semaine coloniale*. - *La terre marocaine illustrée*. - *La vie marocaine illustrée*. - *Bulletin du Club alpin de l'Atlas*. - *Journal de la Marine marchande*. - *Le Maroc maritime*. - *Revue de l'Atlas*. - *L'information*. - *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*. - *L'Echo d'Oran*. - *Les journaux marocains*. - *L'Afrique française*. - *Revue d'économie politique*. - *L'Economiste européen*.



TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	3
I. — Individualité du Maroc.....	3
II. — Relations du Maroc avec le monde extérieur au cours de l'histoire.....	5
III. — Les échanges extérieurs. - Leur caractère international	17
IV. — Régime douanier	22
V. — Mouvement de la navigation.....	28
VI. — Caractère maritime du trafic commercial. - Les ports	29

PREMIERE PARTIE

Les ports de la partie centrale du Maroc atlantique : Casablanca, Fédhala.

TITRE PREMIER

Casablanca, grand port des régions centrales du Maroc occidental, à caractère national.

CHAPITRE PREMIER

Historique et physionomie actuelle.

SECTION I. — Historique	33
» II. — Physionomie actuelle	47
L'outillage, les terre-pleins, magasins et hangars	50
Outillage spécialisé : L'embarquement des phosphates, les docks-silos.....	52
Les engins de radoub et l'exploitation du port	55
Casablanca : victoire technique, mais gros sacrifices	57

CHAPITRE DEUXIEME

La fonction commerciale.

	Pages
SECTION I. — Généralités sur la fonction commerciale des ports	62
» II. — Situation géographique. - Relations maritimes et mouvement maritime du port.....	64
I. — Situation géographique	64
II. — Relations maritimes du port.....	66
III. — Mouvement de la navigation.....	68
SECTION III. — Mouvement commercial	73
Ravitaillement en charbon et en mazout..	75
La place de commerce.....	76
Casablanca port de vitesse.....	78

CHAPITRE TROISIEME

La fonction régionale.

SECTION I. — Généralités sur la fonction régionale des ports	81
» II. — Relations de Casablanca avec l'arrière-pays	83
» III. — L'arrière-pays	87
I. — La Chaouia	87
II. — Le plateau de Melgou et d'Oued-Zem.....	89
III. — La plaine de Tadla et le Dir.....	90
SECTION IV. — Les produits du sol.....	92
I. — Les céréales et les cultures diverses.....	92
II. — L'arboriculture	98
III. — L'élevage	100
SECTION V. — Les produits du sous-sol.....	104
» VI. — Le peuplement. - L'industrie. - Les courants commerciaux	107
I. — Le peuplement. - L'industrie.....	107
II. — Les courants commerciaux	109
SECTION VII. — Les importations	110

CHAPITRE QUATRIEME

La fonction industrielle.

	Pages
SECTION I. — Généralités sur la fonction industrielle des ports	126
» II. — Les industries du port de Casablanca.....	129
» III. — Causes du développement industriel.....	137
I. — Abondance de capitaux.....	137
II. — Accroissement de la population urbaine.....	138
III. — Les droits ad-valorem.....	139
Conclusion	141

TITRE DEUXIEME

Fédhala, port spécialisé.

SECTION I. — Historique. - Physionomie actuelle.....	146
» II. — La fonction commerciale.....	150
I. — Mouvement de la navigation.....	150
II. — Relations maritimes	151
III. — Mouvement commercial	152
SECTION III. — La fonction régionale.....	153
I. — Fédhala port pétrolier.....	153
SECTION IV. — La fonction industrielle.....	158
I. — Fédhala port de pêche.....	158
Conclusion	161

DEUXIEME PARTIE

Les ports du Nord : Port-Lyautey, Rabat

TITRE PREMIER

Port-Lyautey, grand port du Nord, du Moyen-Atlas central et des Confins.

CHAPITRE PREMIER

Historique, physionomie actuelle du port.

SECTION I. — Historique	164
» II. — Physionomie actuelle	170
I. — Les accès maritimes du port.....	170

	Pages
II. — Aménagements intérieurs et outillage du port.....	174
III. — L'avant-port de Mèhédy.....	180

CHAPITRE DEUXIEME

La fonction commerciale.

SECTION I. — Généralités sur la fonction commerciale des ports fluviaux.....	184
» II. — Situation géographique. - Relations maritimes et mouvement de la navigation du port	186
I. — Situation géographique	186
II. — Relations maritimes	188
SECTION III. — Mouvement commercial	192

CHAPITRE TROISIEME

La fonction régionale.

SECTION I. — Généralités sur les ports fluviaux. - Conditions de développement.....	196
» II. — Relations terrestres de Port-Lyautey avec son arrière-pays	199
» III. — L'arrière-pays de Port-Lyautey.....	203
I. — Les régions du Gharb et d'Ouezzan.....	203
II. — La région de Meknès, le Tafilalet et les Confins algéro-marocains	205
III. — La région de Fès.....	210
IV. — La région de Taza.....	212
SECTION IV. — Les produits du sol.....	214
I. — Les céréales, légumineuses et graines diverses....	214
II. — Les cultures maraîchères et primeurs.....	221
III. — L'arboriculture	224
IV. — Les forêts	229
V. — L'élevage	236
SECTION V. — Les produits du sous-sol.....	243
» VI. — Le peuplement. - L'industrie. - Les courants commerciaux et les centres d'attraction...	247
I. — Le peuplement	247
II. — L'industrie	252
III. — Les courants commerciaux et les centres d'attraction : Meknès, Fès, Ouezzan, Taza.....	254
SECTION VII. — Les importations	261

CHAPITRE QUATRIEME

Les ports concurrents : Tanger, les ports espagnols et la porte algérienne.

	Pages
SECTION I. — Le port de Tanger.....	270
» II. — Le port de Larache.....	273
» III. — Le port de Ceuta.....	275
» IV. — Le port de Villa San-Surjo.....	276
» V. — Le port de Mèlilla.....	278
» VI. — La porte algérienne.	280
» VII. — Mesures de protection des ports de l'Ouest	284
I. — L'unification douanière	284
II. — L'équipement routier et ferroviaire....	286
III. — L'aménagement d'un port de vitesse à Mèhédy...	290

CHAPITRE CINQUIEME

La fonction industrielle.

I. — L'industrie de la pêche.....	292
II. — L'avenir industriel de Port-Lyautey.....	293
Conclusion	296

TITRE DEUXIEME

Rabat-Salé, port local et régional.

SECTION I. — Historique et physionomie actuelle.....	300
» II. — La fonction commerciale.....	308
I. — Relations maritimes	308
II. — Mouvement de la navigation.....	308
III. — Mouvement commercial	309
SECTION III. — La fonction régionale.....	311
I. — Relations terrestres	311
II. — L'arrière-pays	312
III. — Les produits su sol.....	313
IV. — L'élevage	317
V. — Les produits du sous-sol.....	318
VI. — Le peuplement, l'industrie, les courants commer- ciaux	319

	Pages
III. — Courants commerciaux. - Marrakech, centre d'attraction	367
IV. — Les importations	370
SECTION III. — La fonction industrielle.....	378
Conclusion	381

TITRE DEUXIEME

Les ports secondaires.

CHAPITRE PREMIER

Le port de Mazagan.

SECTION I. — Historique. - Physionomie actuelle.....	384
» II. — La fonction commerciale.....	388
I. — Relations maritimes	389
II. — Mouvement de la navigation.....	390
III. — Mouvement commercial	390
SECTION III. — La fonction régionale.....	392
I. — Relations terrestres	393
II. — L'arrière-pays	393
III. — Produits du sol.....	394
IV. — L'élevage	398
V. — Les produits du sous-sol, le peuplement, l'industrie et les courants commerciaux	399
VI. — Les importations	400
SECTION IV. — La fonction industrielle.....	406
Conclusion	407

CHAPITRE DEUXIEME

Le port de Mogador.

SECTION I. — Historique. - Physionomie actuelle.....	409
» II. — La fonction commerciale.....	412
I. — Relations maritimes et mouvement de la navigation	412
II. — Mouvement commercial	414
SECTION III. — La fonction régionale.....	415

	Pages
I. — Relations terrestres	416
II. — L'arrière-pays	416
III. — Les produits du sol : céréales et autres cultures ; arboriculture et forêts.....	417
IV. — L'élevage	421
V. — Le peuplement, l'industrie et les produits du sous- sol	422
VI. — Les importations	423
SECTION IV. — La fonction industrielle.....	424
Conclusion	425

CHAPITRE TROISIEME

Le port d'Agadir.

SECTION I. — Historique et physionomie actuelle.....	427
» II. — La fonction commerciale.....	433
I. — Relations maritimes et mouvement de la navigation	434
II. — Mouvement commercial	434
SECTION III. — La fonction régionale.....	435
I. — Relations terrestres	436
II. — L'arrière-pays : le Sous et l'Extrême-Sud.....	436
III. — Les produits du sol.....	438
IV. — L'élevage	441
V. — Le peuplement, l'industrie, les produits du sous-sol	442
SECTION IV. — La fonction industrielle. - La pêche.....	445
Conclusion	447

QUATRIEME PARTIE

Le Maroc Oriental : Nemours, son débouché maritime.

CHAPITRE PREMIER

Le Maroc Oriental.

SECTION I. — Généralités sur les données historiques et géographiques	450
I. — La zone méditerranéenne.....	452
II. — Les Hauts-Plateaux	453
III. — La Haute-plaine de la Moulouya.....	454

	Pages
SECTION II. — Les produits du sol.....	455
» III. — Les produits du sous-sol.....	459
» IV. — Le peuplement. - L'industrie.....	461
» V. — Mouvement commercial, courants commerciaux et liaisons terrestres.....	463
I. — Mouvement commercial	463
II. — Courants commerciaux et liaisons terrestres.....	470

CHAPITRE DEUXIEME

La question du débouché maritime de l'Oriental : Nemours.

SECTION I. — La question du débouché maritime de l'Oriental	473
» II. — Le port de Nemours.....	475
I. — Relations maritimes. - Mouvement maritime et commercial	476
II. — Aménagements et extensions de Nemours.....	477

Conclusion sur la politique des ports du protectorat français au Maroc.....	481
---	-----

ANNEXES

Tableau du mouvement maritime et commercial et classement des ports en 1931.....	494
Mouvement général de la navigation de 1911 à 1931.....	495
Commerce général de la zone française de 1904 à 1931....	496
Tableaux comparatifs des produits exportés et importés d'une valeur d'au moins 10 millions de francs, et état des principales cultures pratiquées en 1929, 1930 et 1931	497
Bibliographie	501

Plans et cartes hors texte.

Carte du Maroc.....	30
Plan du port de Casablanca.....	46
Carte de l'hinterland du port de Casablanca.....	86
Plan de Port-Lyautey.....	174
Carte de l'hinterland de Port-Lyautey.....	198
Plan du port de Safi.....	334
Carte de l'hinterland du port de Safi.....	350
Carte du Maroc Oriental.....	462

Vu :

Le Président de thèse,

M. GAFFIOT.

Vu :

Le Doyen,

J. THOMAS.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Alger, le 15 Mars 1933.

Le Recteur,

G. HARDY.

ERRATA



- Page 3, au lieu de : Individualité *au* Maroc, lire : Individualité du Maroc.
- Page 4, ligne 12, au lieu de : *dévastrices*, lire : dévastatrices ; ligne 31, au lieu de : voie communication..., lire : voie de communication...
- Page 23, ligne 33, au lieu de : *principes* étapes, lire : principales étapes.
- Page 24, ligne 2, au lieu de : *il* devaient..., lire : ils devaient... ;
- Page 25, ligne 11, au lieu de : *Elle* ne..., lire : Elles ne... ; ligne 22 au lieu de : *ganrantie*..., lire : garantie... ; supprimer la ligne 38.
- Page 44, ligne 13, au lieu de : des fonds de 7 fr. 50..., lire : des fonds de 7 m. 50 ; lignes 23 et 24, au lieu de : qu'on ne renonçât au projet du grand port, et surtout que les autres ports *ne* reprennent..., lire : qu'on renonçât au projet du grand port, et surtout que les autres ports reprennent...
- Page 50, ligne 8, au lieu de : leur *carctère*..., lire : leur caractère...
- Page 57, ligne 17, au lieu de : *sont* avant-port..., lire : son avant-port...
- Page 65, ligne 26, au lieu de : et *un* outillage..., lire : et d'un outillage...
- Page 71, ligne 19, au lieu de : *comfirmant*..., lire : confirmant...
- Page 76, ligne 27, au lieu de : *conditonnement*..., lire : conditionnement...
- Page 93, ligne 3, au lieu de : *le* rendements..., lire : les rendements...
- Page 99, ligne 5 à supprimer, lire : racines puissantes puiser l'humidité dans les profondeurs...
- Page 101, ligne 10, au lieu de : *la* haute taille..., lire : de haute taille...
- Page 105, ligne 39, au lieu de : l'*Allmagne*..., lire : l'Allemagne...
- Page 108, lignes 3 et 20, au lieu de : les *Européenes*..., lire les Européens... ; ligne 16, au lieu de : *quelques* importance..., lire : quelque importance...
- Page 109, ligne 37, au lieu de : *Mehnès*, lire : Meknès.
- Page 126, ligne 38, au lieu de : une *premières*..., lire : une première...
- Page 128, ligne 40, au lieu de : son *stiolement*..., lire : son isolement...
- Page 132, ligne 8, au lieu de : *d'tère*..., lire : d'être...
- Page 136, ligne 25, au lieu de : *au* fabriques..., lire : aux fabriques...
- Page 137, ligne 37, au lieu de : *sonvent*..., lire : souvent...
- Page 138, ligne 30, au lieu de : il a *falu*..., lire : il a fallu...
- Page 140, ligne 18, au lieu de : *beaoucoup*..., lire : beaucoup...
- Page 142, ligne 8, au lieu de : 6.100 *habitant*..., lire : 6.100 habitants... ; ligne 11, au lieu de : *concentration*..., lire : concentration... ; ligne 26, au lieu de : du *ouvement*..., lire : du mouvement...
- Page 155, ligne 21, au lieu de : se *rapartit*..., lire : se répartit... ; ligne 23, au lieu de : 63.989 t., lire : 33.893 tonnes.
- Page 159, ligne 11, au lieu de : des *installation*..., lire : des installations...
- Page 160, ligne 4, au lieu de : de la *foçon*..., lire : de la façon...
- Page 161, ligne 9 à supprimer.
- Page 164, au lieu de : *Hisorique*, lire : Historique.

- Page 171, ligne 9, au lieu de : des *côtes*..., lire : des cotes...
- Page 172, ligne 20, au lieu de : peut *atteindre*..., lire : peut attendre...
- Page 174, ligne 23, au lieu de : *difinitivement*..., lire : définitivement...
- Page 176, ligne 16, au lieu de : qui sont *installé*..., lire : qui sont installés...
- Page 177, ligne 20, au lieu de : Bien *desservi*, lire : Bien desservis ; ligne 22, au lieu de : des *envoies*..., lire : des envois...
- Page 180, ligne 24, au lieu de : la *dique*..., lire : la digue...
- Page 182, ligne 35, au lieu de : leur *réalstion*..., lire : leur réalisation...
- Page 186, ligne 31, au lieu de : quelques-*un*..., lire : quelques-uns.
- Page 188, ligne 21, au lieu de : *une* service..., lire : un service...
- Page 194, ligne 25, au lieu de : *réginoale*..., lire : régionale...
- Page 200, ligne 16, au lieu de : qu'*elles* est..., lire : qu'elle est...
- Page 202, ligne 13, au lieu de : *Pord-Lyautey*..., lire : Port-Lyautey...
- Page 209, ligne 36, au lieu de : *difficulités*..., lire : difficultés...
- Page 214, ligne 30, au lieu de : *alimentaion*..., lire : alimentation...
- Page 234, ligne 22, au lieu de : *pendre*..., lire : prendre...
- Page 242, ligne 37, au lieu de : ne pourra *progresser*..., lire : ne pourra que progresser...
- Page 243, ligne 4, au lieu de : en *Houtille*..., lire : en houille...
- Page 248, ligne 8, au lieu de : un *Européens*..., lire : un Européen ; ligne 12, au lieu de : *kliomètre*..., lire : kilomètre... ; ligne 30, au lieu de : des *vallée*..., lire : des vallées...
- Page 253, ligne 27, au lieu de : *Elle* travaillent, lire : Elles travaillent.
- Page 258, ligne 9, au lieu de : *plaines*, lire : laines ; ligne 17, au lieu de : des *population*..., lire : des populations...
- Page 263, ligne 3, au lieu de : *appréciale*, lire : appréciable.
- Page 276, ligne 15, au lieu de : *10.00 t.*, lire : 10.000 t.
- Page 302, ligne 3, au lieu de : *1860*, lire : 1660 ; ligne 24 au lieu de : *1855*, lire : 1755.
- Page 303, ligne 8, au lieu de : au moyen de *barcasse*..., lire : au moyen de barcasses... ; ligne 30, au lieu de : *Méhhdya*..., lire : Méhédyà...
- Page 304, ligne 21, au lieu de : digues *basse*..., lire : digues basses...
- Page 309, ligne 13, au lieu de : *tu* tonnage..., lire : du tonnage...
- Page 313, ligne 2, au lieu de : zone *litorale*..., lire : zone littorale... ; ligne 6, au lieu de : *succède* les tirs, lire : succèdent les tirs.
- Page 315, ligne 14, au lieu de : *le région*..., lire : les régions...
- Page 332, ligne 17, au lieu de : les *arbris*..., lire : les abris.
- Page 349, ligne 38, au lieu de : un bien meilleur *partie*..., lire : un bien meilleur parti...
- Page 370, ligne 1, au lieu de : au point *de vue* de départ..., lire : au point de départ...
- Page 373, au lieu de : Etat *comparitif*..., lire : Etat comparatif...
- Page 382, ligne 5, au lieu de : *a* *présumé*, lire : à présumer.
- Page 383, ligne 18, au lieu de : figurera *un jour*, lire : figurera.
- Page 399, ligne 24, au lieu de : *kilomètdes*..., lire : kilomètres...
- Page 400, ligne 21, au lieu de : *ocupent*..., lire : occupent...
- Page 432, ligne 28, au lieu de : *le* jetée..., lire : la jetée...
- Page 441, ligne 8, au lieu de : *difficle*..., lire : difficile...
- Page 450, ligne 38, au lieu de : aucune d'elles *n'ait* songé..., lire : aucune d'elles ait songé...
- Page 455, dernière ligne, au lieu de : *120.000* ha., lire : 12.000 ha.
- Page 473, ligne 11, au lieu de : *défavorable*..., lire : défavorable...
- Page 476, ligne 33, au lieu de : *1831*, lire : 1931.
- Page 477, dernière ligne, au lieu de : écartement *normale*, lire : écartement normal.
- Page 479, ligne 4, au lieu de : *rétabi*..., lire : rétabli... ; ligne 7, au lieu de : *faibe*..., lire : faible...
- Page 481, ligne 18, au lieu de : nos grands *port*..., lire : nos grands ports.

